

FERRIES

Das Fährschiffahrtsmagazin

DM 10,80

SFR 10,50 / ÖS 90,- / HFL 14,-

2/2000

9. Jahrgang
Juni 2000

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V.



HOLGER DANSKE

Gedser - Travemünde - Teil 2

S/S CITY OF MILWAUKEE

Veränderungen bei Lineas Fred. Olsen

„Butterschiffe“ und Helgolandfahrer - Teil 2



Wie bereits in der letzten Ausgabe berichtet, wurde die HELGOLAND von Cassen Eils in ATLANTIS umbenannt und diesen Sommer zwischen Büsum und Helgoland eingesetzt. Foto: Christian Eckardt

Die FALSTER, in Auftrag gegeben von Ragnar E. Moltzau, fand nur für kurze Zeit Platz auf der deutsch-dänischen Verbindung zwischen Gedser und Travemünde. Foto: Jürgen Saupe



FERRIES

Das Fährschiffmagazin

Zeitschrift des
Deutschen
Fährschiffvereins e.V.

Homepage: <http://home.pages.de/~ferries>

Erscheinungsweise :
viermal jährlich, quartalsweise

Herausgeber /Verlag :
Deutsche Fährschiffahrts-
publikationen Frank Heine
zur Zeit nur zu erreichen über:
E-Mail: fheine1@aol.com oder
über den Redaktionsleiter
Frank Lose

Bankverbindung des Verlags:
Frank Heine
Stadtsparkasse Hannover
Konto 25256343 / BLZ 25050180

Redaktionsleiter :
Frank Lose
Erich-Martens-Str. 49
D-32257 Bünde
Tel. 05223/188641
Fax 05223/162890
E-Mail: frank.lose@owl-online.de

Redaktion :
Christian Eckardt, Frank Heine,
Frank Lose, Marko Stampel,
Jürgen Stein, Carsten Watsack,
Andreas Wörteler

Ständige Mitarbeiter :
Gary Andrews, Jan Vinther
Christensen, Ton Grootenboer,
Arnold Kludas, Mike Louagie,
Michael Pryce, Antonio Scrimali

Vertrieb :
Carsten Watsack
Albertstr. 20
31241 Ilsede
Tel. 05172-13555 (Sa + So)
E-Mail: CWatsack@aol.com

Kontakt Benelux :
Ton Grootenboer
St. Jozefstraat 4
NL-5248 AT Rosmalen
Tel. +31 73 5214177
E-Mail: teunis@horizon.nl

Druck & Herstellung :
Druckerei Werner Metting
Dünner Kirchweg 26
32257 Bünde

Der Verkaufspreis enthält die
gesetzliche Mehrwertsteuer

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige
Vervielfältigung - auch auszugsweise - ist
strengstens untersagt. Alle Beiträge, Fotos und
Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die
Verantwortung eines jeden Beitrags liegt beim
jeweiligen Verfasser. Dieses bezieht auch Fotos
und Zeichnungen mit ein. Die Redaktion behält sich
eventuelle Kürzungen unverlangt eingesandter
Artikel vor. Sämtliche Angaben ohne Gewähr.

Zur Zeit ist die
Anzeigenpreisliste Nr. 1/98
gültig.

Liebe Leserinnen und Leser,

Achtung Ostsee: Superfast kommt!

Lange Jahre und Jahrzehnte konnte man den Fähr- und Ro/Ro-Verkehr auf der Ostsee als „Familienbetrieb“ bezeichnen. Die im Mare Balticum tätigen Reedereien waren eben hier großgeworden und hatten ihren Parzellen untereinander abgesteckt, so schien es. Die Welt war in Ordnung, es hieß leben und leben lassen. Natürlich machten sich die Wettbewerber auch untereinander mal das Leben etwas schwerer – wie z. B. Nordö der TT-Line im Schwedenverkehr – doch war die Ostsee ein reich gedeckter Gabentisch voller Transit- und Touristenverkehre.

Nun geschieht etwas bisher nie da gewesenes und schon deshalb verdient es Aufmerksamkeit und auch ein wenig Respekt, wollen die eingesessenen Reeder nicht am Ende mit mehr als einem blauen Auge davonkommen. Superfast ist im Anmarsch! Eine griechische Fährreederei, die es vor zehn Jahren nicht einmal gab. Eine Fährreederei, die in ihrem bisherigen Fahrtgebiet – der Adria im Mittelmeer – beispiellose Erfolge vorzuweisen hat und innerhalb von gerade mal lächerlichen drei Jahren zum Marktführer aufstieg. Eine Fährreederei, die Schiffe vom Kaliber 30000 BRZ fast wie am Fließband neu bei den Werften in Auftrag gibt. Eine Fährreederei, die sich auf neuen Linien nicht mit gecharterter, vielleicht noch alter Tonnage vorwagt, „um mal zu sehen, was so passiert“, sondern gleich insgesamt 9620 (neue) Lademeter und eine Passagierkapazität von 2400 Personen ins Rennen wirft. Kurzum: Der Familienbetrieb Ostsee wird durch den „reichen Onkel“ aus Griechenland künftig kräftig aufgemischt. Sofern... ja sofern das Konzept von Superfast Ferries auch in der Ostsee greift und man nicht ausgerechnet hier baden geht.

Was überhaupt lässt eine so mächtige Reederei wie Superfast über Aktivitäten im Ostseeraum nachdenken? Hier, wo doch alles unter heimischen Reedereien wie Stena, Scandlines, TT-Line, Nordö, Finncarriers, Silja, Viking und einigen anderen verteilt ist. Dafür sind sicherlich mehrere Gründe anzuführen, abgesehen vom in den letzten Jahren gewonnenen scheinbar grenzenlosen Selbstvertrauen der Superfast Ferries. Auf der Ostsee werden jährlich etwa 350 Millionen Tonnen Ladung, immerhin 7 % des Weltseeverkehrs transportiert. Die mittlere Ladungsdichte auf diesem Randmeer beträgt 800 Tonnen pro Quadratkilometer! Auf dem übrigen Weltmeer sind es gerade mal 15 Tonnen... Prognosen gehen davon aus, dass der Wert der Ladungsdichte in der Ostsee auf über 1000 Tonnen steigt. Manche Prognosen sprechen von einer Ladungssteigerung um 50 % bis 2010. Grund genug also für die Griechen, mal über die Alpen gen Norden zu schauen und sich die Ostsee für weitere Expansionspläne auszusuchen. Und Grund genug für die Ostseereeder mal ein wenig genauer darüber nachzudenken, ob da nicht jemand in ihren Vorgarten kommt, der seine Erfolgskarriere genau hier fortsetzen wird. Denn mit vier großen, modernen und fast 30 Knoten schnellen Fährschiffen, die zwischen Deutschland, Schweden und Finnland fahren sollen, kam hier noch keiner „mal eben so“ an und setzte sich ins Nest. Und, als wäre das nicht schon genug, verlauten jüngste Gerüchte, dass angeblich ein weiterer mächtiger Grieche die Ostsee besuchen will – Minoan Lines. Das Mittelmeer wird offenbar zu klein...

Wir von FERRIES hoffen, Ihnen wieder einmal ein interessantes Heft zusammengestellt zu haben. Ein Bericht über die erfolgreiche DFV-Mitgliederversammlung an Bord von Elbe-Ferry folgt im kommenden Magazin.

Ihr Carsten Watsack

Inhalt

HOLGER DANSKE	4
Veränderungen bei Lineas Fred. Olsen	12
„Butterschiffe“ und Helgolandfahrer	13
SEALION 2000 - mit großen Sprüngen nach Kangaroo Island	17
Die Geschichte der Fährverbindung zwischen Travemünde und Gedser. (2. Teil)	19
Hellas Ferries	27
S/S CITY OF MILWAUKEE	28
FERRIES Aktuell	35
Passagierschiffe aktuell	40
FERRIES Aktuell - Kurswechsel	42

Deutscher Fährschiffverkehrsverein e. V. - DFV - (gegründet 1992)

Die internationale Vereinigung für Fähr-, Ro/ Ro- und Passagierschiffe
Mitgliedsbeitrag 2000: Inland 48,- DM, Ausland 56,- DM
Informations- und Aufnahmeformular über
DFV e. V., Carsten Watsack, Albertstraße 20, 31241 Ilsede

Das Titelfoto zeigt die
HOLGER DANSKE im Juli
1987 in Frederikshavn.
Foto: Frank Heine

HANSEATISCHE WERFT G. m. b. H.
Hamburg-Harburg

K/S JENS C. HAGEN & CO.
Oslo

geben sich die Ehre

Herrn Julsrud und Frau Gemahlin

zum Stapellauf von M.S. „HOLGER DANSKE“

einer Auto- und Personenfähre, am Donnerstag, dem 18. August 1960, 16.00 Uhr auf der Hanseatischen Werft G. m. b. H., Hamburg-Harburg, Zitadellenstraße ergebenst einzuladen.

Empfang auf der Werft 15.30 Uhr

Einladung zum Stapellauf der HOLGER DANSKE auf der Hanseatischen Werft in Hamburg am 18. August 1960. Der hier Eingeladene, Herr Kapitän Julsrud, war nach nicht gesicherten, doch vermutlich richtigen Informationen erster Schiffsführer der HOLGER DANSKE. Dokument: Sammlung Frederik Naumann

de. Konkurrenz gab es seinerzeit noch kaum; der neue Fährdienst Oslo-Kiel des ebenfalls norwegischen Reeders Anders Jahre war erst in Planung, und die übrigen Verbindungen zwischen Dänemark und Norwegen bedienten sich seinerzeit noch antiquierter, oft dampfgetriebener Schiffe, die keine oder nur eine sehr geringe Kapazität für Fahrzeuge hatten.

Und so war es eine kleine schiffbauliche Revolution, die Anfang Februar 1961 von Hamburg aus Kurs auf die Ostsee nahm. Pünktlich abgeliefert verließ das schnittige weiße Schiff mit dem blauen Schornstein die Hansestadt, begeistert gefeiert von vielen Schaulustigen ebenso wie von Schiffbauexperten, die in ihr den Prototyp künftiger skandinavischer Fähren sahen. Auf einer Vorstellungsreise durch zahlreiche nordeuropäische Häfen wurde das Schiff einer interessierten Öffentlichkeit gezeigt, die es überall neugierig begrüßte. Auf Initiative des deutschen Reeders J.A. Reinecke lief die HOLGER DANSKE am 28. Februar 1961 auch den Hafen von Travemünde an, wo sie Vertretern der Stadt Lübeck gezeigt wurde. Reinecke wollte ihnen damit den Schiffstyp vorstellen, mit dem er ein Jahr später den Fährdienst Travemünde-Trelleborg zu eröffnen gedachte... ein Schwesterschiff der unter norwegischer Flagge fahrenden HOLGER DANSKE, die erste NILS HOLGERSSON, war seinerzeit schon bei der Hanseatischen Werft im Bau und kam 1962 als erstes Fährschiff der TT-Linie in Dienst.

Die HOLGER DANSKE indes begann im März 1961 ihren regulären Liniendienst zwischen Aarhus und Oslo, auch hier von örtlichen Interessenvertretern und Passagieren ebenso wie von Frachtbeförderern begeistert aufgenommen. Innerhalb weniger Jahre hatte die Fähre den Ruf eines extrem zuverlässigen, maßgeschneiderten und gemütlichen Schiffes und so wunderte es nicht, daß sich die DA-NO Linien A/S in den sechziger Jahren stetig steigender Beförderungszahlungen erfreuen durften. Der Lebensraum des Jens C. Hagen war Wirklichkeit geworden: Seine HOLGER DANSKE war in ganz Norwegen bekannt und beliebt und verhalf auch seiner Spedition zu einem weiteren Aufschwung. Bis Ende 1988, also mehr als 28 Jahre, gehörte die HOLGER DANSKE

Hagen privat. Als ihr Eigner war sein Unternehmen K/S Jens C. Hagen & Co, Oslo, eingetragen.

Eine gemütliche und zuverlässige Fähre

Es war kein Wunder, daß die HOLGER DANSKE bei ihren Passagieren so beliebt war: in vielerlei Hinsicht unterschied sie sich von den modernen „Hochhäusern zur See“ unserer Tage, ihre Eleganz bestach und in ihrem gemütlichen Inneren fühlten sich die Passagiere wohl. Auf der HOLGER DANSKE konnte man noch bis Anfang der achtziger Jahre zwischen zwei Klassen wählen. Wer eine besonders komfortable Passage wünschte, der reiste Erster Klasse, untergebracht in größeren Kabinen weiter oben im Schiff auf dem obersten Kabinendeck. Die Passagiere der 1. Klasse speisten in einem eigenen Restaurant und fanden auch eine eigene, elegante Lounge zum gemütlichen Beisammensein und zur Entspannung vor. Für einen höheren Fahrpreis wurden sie bevorzugt bedient und genossen besonders komfortable Räumlichkeiten an Bord. Wer eine preiswertere Passage wünschte, der reiste Zweiter Klasse, auch hier komfortabel, doch einfacher unterbracht in kleineren Kabinen oder auch an Deck. Man spei-

ste in einem einfacheren Restaurant oder auch in der kleinen Cafeteria. Auch die Passagiere der 2. Klasse fanden eine gemütliche Lounge vor. Allen Passagieren stand ein kleines Geschäft zur Verfügung, unabhängig von der gebuchten Kabinenkategorie. Die Sonnendecks waren ebenfalls nach Klassen geteilt und boten für unsere heutigen Verhältnisse ein geradezu phänomenales Platzangebot.

Technisch war die HOLGER DANSKE 1961 das aktuellste, was es auf dem Markt der Nachtfähren gab. Ihr Autodeck war zwar lediglich über eine Heckrampe zu erreichen und erstreckte sich auch nur über die halbe Schiffslänge, denn es ging im vorderen Bereich in zwei Kabinendecks über. Erstaunlich für 1961: schon damals wurde ein Hängendeck installiert, das zusätzlichen Platz für PKW bot. Die Kapazität der Fähre von 120 PKW oder alternativ 7-8 LKW galt für die damalige Zeit als wegweisend – so lächerlich gering sie einem Leser heutiger Tage auch vorkommen mag.

Mit ihren beiden Maschinen erreichte die HOLGER DANSKE eine für die sechziger Jahre sagenhafte Geschwindigkeit von 19 Knoten und konnte damit die Strecke Aarhus-Oslo in 12-13 Stunden bewältigen. Auf die Sicherheit seiner Fähre achtete Jens Cato Hagen schon beim Bau: alles was man damals hatte, wurde eingebaut. Der Standard war damals natürlich ein ganz anderer als heute, so war Anfang der sechziger Jahre ein Radar beispielsweise noch keineswegs selbstverständlich. Die HOLGER DANSKE freilich hatte eines und dazu noch ein sehr gutes – ein Beispiel für den hohen technischen Standard, den sie verkörperte. Anderes konnte man seinerzeit noch nicht, ein Bugstrahlruder etwa. Anfang der sechziger Jahre war es noch absolut üblich, daß eine Fähre bei stärkerem Wind Schlepperhilfe in Anspruch nahm und dies tat auch die HOLGER DANSKE oft, vor allem in Aarhus. Im windgeschützten und geräumigen Hafen von Oslo hingegen konnte sie meist selbst an-

Technische Daten der HOLGER DANSKE (Stand November 1988)

Bauwerft:	Hanseatische Schiffswerft, Hamburg-Harburg
Geordert durch:	K/S Jens C. Hagen & Co., Oslo, Norwegen
Stapellauf:	18. August 1960
Ablieferung:	1961
Bruttotonnage:	3.714 BRT
Nettotonnage:	1.839 NRT
Tragfähigkeit:	610 tdw
Länge über alles:	109,80 m
Maximale Breite:	15,60 m
Maximaler Tiefgang:	4,20 m
Anzahl/Typ der Hauptmaschinen:	2 x Pielstick mit zusammen 5.295 kW
Dienstgeschwindigkeit:	19 Knoten
Passagiere lt. Zertifikat maximal:	600
Passagierbetten:	385 in Kab. mit 1-4 Betten, alle ohne Dusche/WC
Passagiere an Deck zusätzlich:	215
Anzahl PKW maximal:	120, bzw. 7 Trailer á 18 Meter, zusätzlich ca. 20 PKW
Freie Höhe des Autodecks:	4,00 m
Register und Flagge:	NOR (Norweg. Erstregister); Norwegen
Heimathafen:	Oslo

und ablegen, gleiches galt in Horten. Und obschon die HOLGER DANSKE für ihre Zeit extrem komfortabel ausgestattet war, fehlten ihr doch einige Einrichtungen, die wir heute für selbstverständlich halten. Keine Passagierkabine hatte Dusche oder Toilette, selbst in der 1. Klasse nicht. Das Waschbecken, das sowohl heißes als auch kaltes Wasser bot, galt schon als zusätzlicher Komfort... Und auch die Wahl der beim Bau verwendeten Materialien spiegelte den Standard der späten fünfziger Jahre wieder: Vieles war noch aus Holz, klassisch und stabil gearbeitet. Kunststoff hingegen verwendete man kaum.

Schnell gewann die elegante HOLGER DANSKE viele Freunde und so war es kein Wunder, daß sie ab Mitte der sechziger Jahre vor allem im Sommer oft ausgebucht war. Bereits 1964 dachte Jens Hagen erstmals über den Bau einer zweiten Fähre nach, doch erst 1967 wurden diese Pläne konkreter. 1969 wurde ein zweites Fährschiff für den Dienst Aarhus-Horten-Oslo bei der französischen Werft Ateliers et Chantiers du Havre in Le Havre geordert, das 1971 in Fahrt kommen und sich dann in einem täglichen Dienst in beiden Richtungen mit der HOLGER DANSKE abwechseln sollte. Das 1971 auf den Namen TERJE VIGEN getaufte Schiff ließ jedoch auf sich warten und konnte erst am 15. März 1972 durch die französische Bauwerft abgeliefert werden – fast ein Jahr verspätet. Finanziert wurde diese zweite Fähre über eine deutsche Finanzierungsgesellschaft, die in Hamburg ansässige Skan-Fähre KG. Und so kam die TERJE VIGEN (5731 BRT) auch unter deutscher Flagge und mit Hamburg als Heimathafen in Fahrt, befehligt von einem deutschen Kapitän und betreut von einer deutschen Crew. Hintergrund war, daß Jens C. Hagen privat das Kapital zum Bau der neuen Fähre gefehlt hatte, auch in Norwegen war es nicht aufzutreiben gewesen. Und so hatte Hagen sich mit seinem deutschen Freund Joachim Reinecke zusammengetan, der gemeinsam mit anderen Partnern die Skan-Fähre KG gegründet und so das neue Schiff finanziert hatte. Bereedert wurde es gleichwohl von Jens Hagen über seine DA-NO Linjen A/S, die damit ab Ende März 1972 erstmals zwei Schiffe zwischen Aarhus und Norwegen einsetzte. DA-NO Linjen hatten ihre Sternstunde erreicht – doch ebenso schnell, wie der Stern Jens Hagens am Himmel der skandinavischen Fährschifffahrt innerhalb nur eines Jahrzehnts aufgestiegen war, sollte er auch wieder sinken...

1974: HOLGER DANSKE verkehrt ab Frederikshavn

Schon bei Ablieferung der TERJE VIGEN im Februar 1972 deuteten sich die ersten Probleme. Nur mit Mühe hatte die DA-NO Linjen die Sommersaison 1971 überstanden, waren doch bereits zwei Fähren angekündigt gewesen, von denen schließlich nur eine verkehrte. Ein Imageverlust, der außerhalb des Einflusses Jens Hagens lag, war



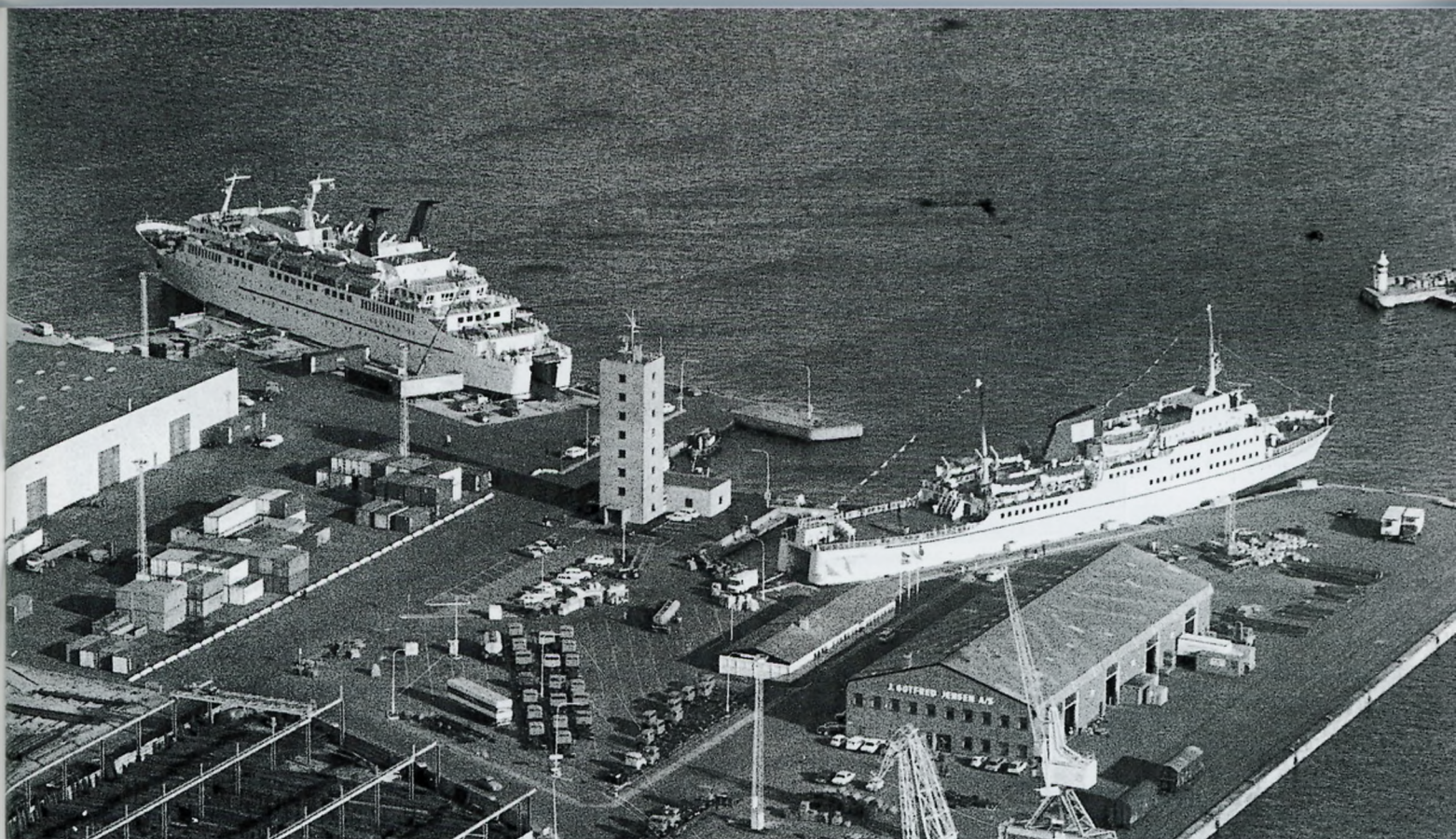
Die HOLGER DANSKE an einem winterlichen Tag im Oslofjord. Foto: Donald MacFie

die Folge. Auch der Sommer 1972 war wenig ertragreich, führte doch ein forciertes Konkurrenzkampf im Norwegenverkehr zu unrealistisch niedrigen Fahrpreisen und zahlreichen verlustbringenden Sonderangeboten, und aufgrund des Einsatzes mehrerer zusätzlicher Frachtfähren waren auch die Frachtraten im Keller. Auch Jens Cato Hagen hatte den Bau einer zusätzlichen Frachtfähre für seine Verbindung zwischen Aarhus und Oslo geplant, das ebenfalls über die deutsche Skan-Fähre KG finanzierte Schiff war bereits in Norwegen im Bau. Schon 1972 allerdings wurde beschlossen, dieses Schiff nicht zwischen Dänemark und Norwegen in Fahrt zu bringen, um weitere Überkapazitäten zu vermeiden. Nach Fertigstellung kam der Neubau ab Mai 1972 als OSTEND EXPRESS (567 BRT) anderweitig zum Einsatz und DA-NO Linjen verkehrte weiterhin mit ihren Fähren HOLGER DANSKE und TERJE VIGEN.

Nach Ablieferung der TERJE VIGEN wurde ein weiteres Problem deutlich: der Neubau unterschied sich zu stark von der HOLGER DANSKE und der völlig unterschiedliche Standard beider Schiffe wurde schnell zum Problem. Die meisten Reisenden bevorzugten die neue Fähre, hatte sie doch geräumigere Kabinen mit Dusche und WC, war insgesamt besser ausgestattet und wirkte moderner. Die HOLGER DANSKE geriet arg ins Hintertreffen und 1973 machte sie sich auch bei ihrem Eigner zusätzlich unbeliebt: Ihre Maschine benötigte ein spezielles leichtes Öl, das deutlich teurer als der Treibstoff der TERJE VIGEN war. Die Ölkrise ließ den Treibstoffpreis weiter steigen und so segelte die HOLGER DANSKE schon bald in die roten Zahlen. Man probierte alles mögliche aus, sogar ein Verkauf des inzwischen schon 12 Jahre alten Schiffes wurde 1973 diskutiert. Auch wenn diese Idee bald wieder fallengelassen wurde, so war doch klar, daß ein weiterer Einsatz von zwei Fähren zwischen Aarhus und Oslo nicht möglich war. Die

Rettung kam Ende 1973, als die DFDS bekanntgab, ihren Liniendienst zwischen dem 150 km nördlich von Aarhus gelegenen Frederikshavn und Oslo ab Februar 1974 einstellen zu wollen. Jens C. Hagen reagierte sofort: ab dem 15. Februar 1974 kam die HOLGER DANSKE auf der ehemaligen DFDS-Route zum Einsatz und war hier wesentlich wirtschaftlicher in Fahrt zu halten als auf der längeren Route nach Aarhus. Von Frederikshavn aus fuhr die HOLGER DANSKE ohne Zwischenstopp nach Oslo, normalerweise ebenfalls umschichtig jeden zweiten Tag abends von beiden Häfen. Im Sommer 1974 kam sie jedoch erstmals sogar täglich in jeder Richtung zum Einsatz, fuhr morgens ab Oslo und abends ab Frederikshavn. Und obwohl die HOLGER DANSKE auf ihrer neuen Route schnell Erfolg hatte, verbesserte dies doch die wirtschaftliche Situation der DA-NO Linjen nur zum Teil, denn Probleme gab es mit der TERJE VIGEN. Dieses Schiff war ein „weißer Elefant“ und kostete wesentlich mehr als es einbrachte. So sprach man Ende 1974 sogar von einem drohenden Konkurs der DA-NO Linjen A/S. Dieser blieb zwar aus, doch konnte man die TERJE VIGEN nicht halten: Sie wurde in Aarhus arretiert und im Mai 1975 an die Skan-Fähre KG zurückgeliefert. Diese hatte unter Führung von Joachim Reinecke ihre Geduld verloren und nicht bezahlte Charterraten hatten am Ende zu der Entscheidung geführt, die Fähre von Jens Hagen zurückzufordern. Dies bedeutete im übrigen auch das tragische Ende der langjährigen Freundschaft zwischen Jens C. Hagen und J.A. Reinecke...

Dieser setzte indes den Dienst zwischen Aarhus und Oslo mit seiner neugegründeten Aarhus-Oslo Linie GmbH nach kurzer Unterbrechung fort. Die TERJE VIGEN wurde aber bereits Ende 1975 an Brittany Ferries verkauft und drei Monate später als ARMORIQUE im Englandverkehr in Fahrt gebracht (siehe FERRIES 1/95, Seite 10). Er-



Die Verstärkung ist da: Links die neue TERJE VIGEN, rechts die über die Toppen geflaggte HOLGER DANSKE in Aarhus, März 1972.
Foto: Aarhus Stiftstidende, Sammlung Frederik Naumann

setzt worden war sie im Dezember 1975 von einer kurzfristig eingearterten anderen Fähre (S.F. PANTHER -75 ex PETER PAN - 73, 4468 BRT, Bj. 1965), die ebenfalls als TERJE VIGEN zum Einsatz kam und bis zum 3. März 1977 zwischen Aarhus und Oslo in Fahrt blieb. Noch am selben Tag wurde der Fährdienst schließlich von der ebenfalls eingearterten PEER GYNT ex SVEABORG - 77 ex FINNPARTNER -69 (7481 BRT, Bj. 1966) übernommen. Nur eineinhalb Jahre später und nach nochmaligem Wechsel des Reeders wurde der Dienst Aarhus-Oslo Ende Oktober 1978 eingestellt.

Die Zeit der Konsolidierung

Für DA-NO Linjen A/S war die TERJE VIGEN ein Verlustprojekt gewesen und nach ihrem Abschied blieb die Reederei in finanziell desolater Verfassung mit der HOLGER DANSKE zurück. Jens Cato Hagen probierte verschiedenes um die Finanzen des Unternehmens wieder in Ordnung zu bringen, doch war der Erfolg nur mäßig. Viele Passagiere, die 1976/77 mit der HOLGER DANSKE fahren erlebten, daß sich der Zustand des Schiffes deutlich verschlechtert hatte - es war eindeutig an der Wartung gespart worden. Vermehrt wurden nun Decksplätze verkauft, um die maximal 600 Passagierplätze der Fähre voll auszunutzen. Auch wurden in der Sommersaison verstärkt PKW per Kran auf das achtere Sonnendeck verladen, um die Fahrzeugkapazität der Fähre zu erhöhen. Der Einbau einer inneren Rampe zur direkten Auffahrt auf das Oberdeck war zwar angedacht, wurde jedoch nie umgesetzt, hätte er doch den Verlust von Stellplätzen auf dem eigentlichen Autodeck

bedeutet. So blieb es bei Kompromißlösungen, mit denen man die Wirtschaftlichkeit der HOLGER DANSKE verbessern wollte. Dem Schiff freilich tat das weniger gut und der Ruf der DA-NO Linjen A/S bei ihren Passagieren verschlechterte sich zusehends. Bald galt die HOLGER DANSKE als die angegriffene ältere Dame des Norwegenverkehrs, auf der eine Überfahrt mit allen möglichen Abenteuern verbunden sein konnte. Vielen Autofahrern raubte etwa die enge Heckrampe Nerven, mußten sie doch - manchmal gar noch mit angehängtem Wohnwagen - ein langes Stück rückwärts ins Schiff rangieren. Da hatte mancher Urlauber von der HOLGER DANSKE schon genug, bevor die elegante Fähre überhaupt in See gestochen war. Die Kabinen ohne Dusche und WC sorgten ebenfalls für Unzufriedenheit bei den Passagieren, und so nutzten viele Passagiere bald den Konkurrenzdienst der Larvik-Frederikshavnferjen A/S nach Larvik. Hier kam seit 1973 eine modernere PETER WESSEL zum Einsatz, die auf der gleichen Werft wie die TERJE VIGEN entstanden war und einen besseren Standard und eine höhere Kapazität als die HOLGER DANSKE bot.

Doch viele Passagiere - vor allem Familien und Studenten mit geringerem Budget, aber auch manches ältere Ehepaar - reisten weiterhin auf der HOLGER DANSKE. Hier an Bord war es doch einfach gemütlicher als auf der modernen Fähre nach Larvik oder auf den engen Schiffen nach Kristiansand und die Preise waren doch weit günstiger als auf den meisten anderen Fähren. Dies wußten vor allem die jüngeren Passagiere zu schätzen, die die Decksplätze der HOLGER DANSKE gern in Anspruch nahmen.

Die 1961 gebaute Fähre - inzwischen selbst eine ältere Dame - vereinigte die Generationen : vom Kind bis zum eleganten älteren Ehepaar fand man alle auf der HOLGER DANSKE. Ihre überwiegend skandinavischen, oft aber auch deutschen Passagiere lernten sich schnell kennen und man sagt, daß die eine oder andere Liebe - und wohl auch spätere Ehe - mit einem Flirt auf der HOLGER DANSKE ihren Anfang nahm... Sicher war es zu einem erheblichen Teil die Crew, die zum typisch skandinavisch-gemütlichen Klima auf der norwegischen Fähre beitrug. War sie einst rein norwegisch gewesen, so kamen ab Mitte der siebziger Jahre auch erstmals Ausländer an Bord zum Einsatz. Doch auch dies änderte nichts an der Tatsache, daß die Crew der HOLGER DANSKE eine große Familie blieb, ein eingespieltes Team, in dem jeder etwas mehr gab als er mußte. Auch die technischen Unzulänglichkeiten, hervorgerufen vor allem durch das zunehmende Alter des Schiffes, änderten daran nichts. „Die Besatzung der HOLGER DANSKE war eine Familie - als ich die Reederei 1974 verließ war es so, aber auch später noch, bis zum Abschied der Fähre aus Skandinavien 1989. Ich bin noch öfter auf ihr gefahren und stets merkte man es - die HOLGER DANSKE war ein Schiff, das von und mit seiner Mannschaft lebte“, erinnert sich etwa Hanne Andersen, die frühere Leiterin der Abfertigungsabteilung von DA-NO Linjen A/S im dänischen Aarhus. Die spätere erfolgreiche Lokalpolitikerin ihrer Heimatstadt hat die HOLGER DANSKE fest ins Herz geschlossen - ja, ein besonderes Schiff sei sie immer gewesen, auch wenn der Zustand Ende der siebziger Jahre nicht besonders gut gewesen sei, schwärmt Andersen.



Die HOLGER DANSKE änderte ihr Aussehen über die Jahrzehnte im Dänemark-Norwegen Dienst so gut wie nie.

Foto: Rickard Sahlsten

Kapazitätsprobleme und technische Schwierigkeiten – die Zeit ab 1980

Ende der siebziger Jahre hatte sich die wirtschaftliche Situation der DA-NO Linjen A/S wieder erholt, und dies war auch der HOLGER DANSKE positiv anzumerken. Ihr Zustand verbesserte sich nun wieder, sogar einige kleinere Umbauarbeiten wurden durchgeführt, um das Schiff den Bedürfnissen der Zeit besser anzupassen. Der Duty-Free-Shop wurde drastisch vergrößert, ein zusätzlicher kleiner Kiosk für Tabakwaren und Dinge des täglichen Bedarfs wurde eingerichtet, die Salons und Restaurants wurden renoviert und die Kabinen hergerichtet. Äußerlich veränderte sich die HOLGER DANSKE indes kaum, lediglich die veränderte Anordnung der Fenster verriet etwas von den Umbauarbeiten im Inneren der Fähre. Rettungsinseln waren ebenfalls ergänzt worden, um das Schiff den neuen Anforderungen nach SOLAS 1974 anzupassen. Dies gelang freilich nur zum Teil, denn die Bauweise der Fähre stand einigen Modernisierungen entgegen, die im Hinblick auf die Schiffssicherheit ohne Frage positiv gewesen wären. Und auch ansonsten blieben einige Mankos erhalten. Das viel zu kleine Fahrzeugdeck etwa, die kleinen Kabinen ohne Dusche und WC oder die fehlende Bugklappe. Die HOLGER DANSKE blieb trotz der ausgeführten Umbauarbeiten ein kleines und beschauliches Schiff, das den aktuellen Entwicklungen in der Fährschiffsindustrie Skandinaviens zusehends hinterhersegte. Das wusste auch der schwedische Reeder Sten A. Olsson, dessen Stena Line A/B im Frühjahr 1979 mit der STENA SAGA einen direkten Konkurrenzdienst zu DA-NO

Linjen A/S zwischen Frederikshavn und Oslo eröffnete. Obwohl viel größer und auch wesentlich besser ausgestattet als ihr Mitbieter erlangte die STENA SAGA bei ihren Passagieren jedoch nie das Image und die Beliebtheit, der sich die HOLGER DANSKE erfreute.

Ab 1982 betrieb Jens Cato Hagen mit seiner DA-NO Linjen A/S wieder einen zweiten Dienst, der Frederikshavn mit der östlich am Eingang des Oslofjords gelegenen Hafenstadt Frederikstad verband. Zum Einsatz kam hier die 1966 in Lübeck bei Orenstein & Koppel gebaute VIKING III (3824 BRT), die nun als „neue“ TERJE VIGEN verkehrte. Insgesamt zwar kleiner, doch mit einem größeren Autodeck als die HOLGER DANSKE ausgestattet, verkehrte sie bis 1984 recht erfolgreich auf der Linie, doch machte ihr ein neuer Konkurrenzdienst der Stena Line von Frederikshavn nach Moss ab Mitte 1984 erheblich zu schaffen. Ein neues finanzielles Desaster bahnte sich bald an, zumal auch die Betriebsergebnisse der HOLGER DANSKE zwischen Frederikshavn und Oslo zu wünschen übrig ließen.

1985 sollte ein schwarzes Jahr für die DA-NO Linjen werden und nur mit großer Mühe überstand sowohl das angeschlagene Unternehmen als auch die betagte HOLGER DANSKE dieses Schicksalsjahr. Die Probleme begannen im Juni 1985, als eine Kurbelwelle der HOLGER DANSKE brach. Die Fähre wurde nach Göteborg geschleppt und dort bei der Cityvarvet zwecks rascher Reparatur eingedockt. Doch schon bald zeigte sich das wahre Ausmaß des Schadens und an eine baldige Reparatur war um so weniger zu denken, als eine Kurbelwelle für ein bereits 24 Jahre altes Schiff nur mit Mühe aufzu-

treiben war. Vor Ende der Sommersaison würde die HOLGER DANSKE kaum wieder im Dienst sein und so wurden alle Abfahrten bis Ende August umgehend gestrichen; die enttäuschten Passagiere mußten nun auf dem Schiff des Mitbewerbers Stena Line reisen. Während man noch auf der Suche nach einer passenden Kurbelwelle zur Reparatur der HOLGER DANSKE war, ereilten technische Probleme auch die TERJE VIGEN. Nur mit Mühe überstand sie den Sommer, immer wieder versagte ihren Maschinen. Zahlreiche Abfahrten mußten gestrichen werden und Verspätungen von mehreren Stunden waren bald die Regel. Die Crew der TERJE VIGEN mühte sich die Probleme zu lösen, doch vor Ende des Sommers gelang dies nicht. Erst im August fand man indes eine für die HOLGER DANSKE passende Kurbelwelle – im Rumpf eines Schiffes, das gerade auf einer indischen Abwrackwerft verschrottet wurde! Das eigentlich zur Verschrottung bestimmte, nun plötzlich wieder wertvolle Ersatzteil gelangte per Frachtschiff umgehend nach Europa, doch der Spott war der DA-NO Linjen A/S natürlich sicher – mancher Journalist weidete sich nur zu gern daran, die betagte HOLGER DANSKE würde nun schon mit dem Schrott anderer Schiffe repariert... doch inzwischen hat die Zeit die Spötter eines besseren belehrt: Noch heute läuft die frühere HOLGER DANSKE mit der Kurbelwelle, die sie 1985 in Göteborg erhielt!

Die Probleme des Sommers 1985 führten indes in Fachkreisen zu Spekulationen über ein bevorstehendes Ende der DA-NO Linjen A/S. Im September berichtete die dänische Zeitung „Sjøfart“, Stena Line werde bald die Reste der früheren DA-NO Linjen A/S über-

nehmen. Über einen Verkauf der TERJE VIGEN an eine Bergenser Reederei werde außerdem bereits verhandelt. Nach einer erfolgreichen Reparatur werde die HOLGER DANSKE möglicherweise ebenfalls verkauft; die extrem angespannte wirtschaftliche Situation der DA-NO Linjen A/S mache diesen Kahlschlag nötig, um zumindest die mit ihr verbundene Spedition Nordisk Express A/S zu retten. Aus der Luft gegriffen waren diese Spekulationen keineswegs, gab es doch tatsächlich Verhandlungen über einen Verkauf der TERJE VIGEN. Doch sollte das Schicksal diesmal noch Gnade vor Recht ergehen lassen: Im Oktober 1985 kehrte die reparierte HOLGER DANSKE aus Göteborg in ihren Liniendienst zurück und auch die TERJE VIGEN verkehrte nun wieder regelmäßig. Jens Hagen wies alle Berichte über ein bevorstehendes Ende der DA-NO Linjen A/S deutlich zurück, der dänischen „Sjøfart“ erklärte er in einem Interview im Oktober 1985, der Ausfall des Flaggschiffes im Sommer habe nur geringe Auswirkungen auf die Situation der Reederei, sei man doch gegen den Ausfall von Schiffen und die Folgekosten versichert. Einen Verkauf der TERJE VIGEN werde es ebenfalls nicht geben. Beide Schiffe seien wieder im regulären Dienst und von einem drohenden Bankrott seines Unternehmens könne nicht die Rede sein. Anfang Oktober 1985 mochte dies noch gelten, doch nur wenige Monate später mußte Jens Hagen einsehen, daß die Situation seiner DA-NO Linjen A/S ernster war als öffentlich zugegeben: die Verbindung nach Frederikstad wurde eingestellt, die TERJE VIGEN Mitte 1986 tatsächlich verkauft – an finnische Interessenten. Offiziell weiterhin für einen norwegischen Eigner eingetragen und unter norwegischer Flagge laufend nahm sie einen Dienst zwischen Schweden und Finnland auf (siehe dazu auch FERRIES 2/97, Seite 10 ff), während die HOLGER DANSKE zwischen Frederikshavn und Oslo in Fahrt blieb. Das letzte Kapitel der Fähre im Dienst von DA-NO Linjen A/S hatte begonnen...

1988: Feuer an Bord – und der Konkurs von DA-NO Linjen A/S

Unter dem Kommando ihres neuen Kapitäns Hugo Larsen verkehrte die HOLGER DANSKE nach den Problemen des Sommers 1985 weiter – mit begrenztem Erfolg. Viele Passagiere hatten sich dem Mitbieter Stena Line zugewandt, und so blieb die „Alterspräsidentin“ im dänisch-norwegischen Fährverkehr etwas für Kenner und diejenigen, die traditionsreiche Schiffe liebten. Noch einmal renoviert und im Duty-Free Bereich neu eingerichtet blieb sie 1986 und 87 unverändert in Fahrt. Die Auslastung während des Sommers war überraschend gut, was vor allem ein Resultat der niedrigen Tarife war, aber das Image der HOLGER DANSKE in den Medien verschlechterte sich zusehends. Man war zwar bemüht, einen guten Service zu bieten, doch zwang der zunehmende Preisdruck zu Sparmaßnahmen auch in diesem Bereich. Vielen selbsternannten Experten galt die HOLGER DANSKE bald als „Schiff von vorgestern“ und machte meinten, sie verkehre mit einem zu hohen Risiko, da sie doch nicht mehr den Sicherheitsanforderungen der achtziger Jahre entspricht. Ein unberechtigter Kommentar, denn bis zu ihrem Abschied aus Skandinavien war die unter norwegischer Flagge laufende HOLGER DANSKE ein gut geführtes, sicheres Schiff, das insgesamt in gutem Zustand war. Einziger Kritikpunkt konnte sein, daß die Crew nicht so geschult war, wie es wünschenswert gewesen wäre. Die gesetzlichen Vorschriften erfüllte das Schiff und seine Crew jedoch vollständig. Längst war die HOLGER DANSKE allein aufgrund ihres Alters zum beliebten Ziel der Kontrolleure der norwegischen und dänischen Seefahrtsbehörde geworden – doch bis auf Kleinigkeiten hatten diese an ihr nichts auszusetzen, trotz des hohen Alters.

1986 und 1987 wurde wiederholt über einen Verkauf des Veteranen spekuliert, griechische Interessenten, so hieß es, hätten Interesse an dem Schiff, wollten es in Perama umbauen lassen und dann von Piräus aus im Verkehr zu den griechischen Inseln in Dienst bringen. Auch ein neuer Verkehr von

Griechenland nach Italien sei angedacht. Manche Kommentatoren berichteten, Jens Hagen werde ein größeres und moderneres Schiff als Ersatz erwerben, mehrere Mitte der achtziger Jahre zum Verkauf stehende Fähren wurden als mögliche neue Tonnage für DA-NO Linjen genannt. Es blieb jedoch bei Spekulationen – die HOLGER DANSKE überlebte und wurde bis 1988 trotz der vielen Unkenrufe nicht verkauft.

Doch das Schicksal meinte es nicht gut mit ihr. Am 9. September 1988, als die Sommersaison gerade überstanden war, brach auf einer Überfahrt von Frederikshavn nach Oslo unter dem Kommando von Kapitän Hugo Larsen ein Feuer an Bord aus, als sich die Fähre schon innerhalb des Oslofjords befand. Von Besatzungsmitgliedern unachtsam in einem Plastiksack geworfene heiße Asche war die Ursache des Feuers gewesen, das sich rasch an Bord ausbreitete. Die Evakuierung der Passagiere funktionierte reibungslos, auch wenn einige von ihnen Rauchvergiftungen erlitten und in eine Klinik nach Horten gebracht werden mußten. Die Besatzung konnte das Feuer schließlich löschen, während die unverletzt evakuierten Passagiere ebenfalls nach Horten gebracht wurden. Die Evakuierung und die Reaktion der Crew wurden in den norwegischen Medien gelobt; einziger Kritikpunkt war das Fehlen einer namentlichen Passagierliste, die seinerzeit jedoch noch nicht Vorschrift war. Die Leitung des Klinikums in Horten verwies jedoch auf die möglichen Probleme, die das Fehlen einer solchen Namensliste bei einer größeren Katastrophe auslösen könnte – ein Hinweis, der bei den Verantwortlichen der norwegischen Behörden auf taube Ohren stieß, was sich nur eineinhalb Jahre später bei der Brandkatastrophe auf der SCANDINAVIAN STAR bitter rächen sollte... Die HOLGER DANSKE konnte nach Löschen des Brandes nach Horten verholten, wo sie bei der örtlichen Werft zur Reparatur eingedockt wurde. Der Passagierbereich war bei dem Feuer erheblich beschädigt worden, und die Dauer der Reparatur wurde mit ca. 50 Tagen veranschlagt. Unterdessen nahm die norwegische Polizei Ermittlungen gegen mehrere Besatzungsmitglieder wegen fahrlässiger Brandstiftung auf.

Ende November 1988 sollte die HOLGER DANSKE zurück in den Liniendienst kommen – doch daraus wurde nichts. Die Norske Kreditbank, die die HOLGER DANSKE als Sicherheit für einen Kredit an die K/S Jens C. Hagen & Co. hielt, erwirkte eine Arretierung des Schiffes in Horten. Jens C. Hagen hielt dies für unrechtmäßig und versicherte, die Fähre sei bald wieder im Dienst. Doch sein Optimismus trugte – die Bank hatte tatsächlich Anspruch auf das Schiff und nicht bezahlte Rechnungen der Werft „Drammen Slipp & Verft“ deuteten ebenfalls auf das bevorstehende Ende der DA-NO Linjen hin. Der Konkurs war nicht mehr abzuwenden – 29 Jahre, nachdem die Reederei ihren Dienst im Verkehr nach Dänemark aufgenommen hatte.



Die HOLGER DANSKE, hier einlaufend Frederikshavn, nach der Vergrößerung des Duty-Free Shops. Auf der Steuerbordseite mussten auf dem Promenadendeck einige Fenster weichen. Foto: Jürgen Stein

Henrik Johansen übernimmt die HOLGER DANSKE und DA-NO Linjen

Im Januar 1989 schließlich erwarb der dänische Geschäftsmann Henrik Johansen, dem bereits die Vognmandsruten gehörte, die DA-NO Linjen A/S und auch die HOLGER DANSKE der K/S Jens C. Hagen & Co. Die Spedition Jens Hagens ließ sich so retten, auch blieb er Hafenant der Reederei in Oslo. Der Name DA-NO Linjen A/S blieb zunächst erhalten, nur eben im vollständigen Besitz Henrik Johansens. Die HOLGER DANSKE kehrte in ihren Liniendienst zurück, weiterhin unter norwegischer Flagge und mit ihrer mehrheitlich norwegischen Crew. Der Neubeginn freilich stand unter keinem guten Stern: am 12. Februar 1989, nur wenige Wochen nach Wiederaufnahme ihres Dienstes, suchte ein Brandstifter die HOLGER DANSKE heim. Während einer Nachtüberfahrt brach insgesamt dreimal Feuer an verschiedenen Stellen aus, u.a. in einer Herrentoilette und in einer leerstehenden, doch offenbar unverschlossenen Kabine. Alle Brände konnten schnell gelöscht werden und richteten kaum Schaden an, die Aufregung bei Passagieren und Besatzung war jedoch groß. Die norwegische Polizei stellte bei ihrer Untersuchung fest, alle Brände seien offenbar vorsätzlich gelegt worden. Im übrigen blieben die Vorkommnisse jedoch weitgehend ungeklärt, der Brandstifter wurde nie ermittelt. Und so bleibt die Theorie, der spätere Brandstifter der SCANDINAVIAN STAR habe hier schon einmal zugeschlagen – und nur glückliche Umstände und das schnelle Eingreifen der Besatzung hätten eine Brandkatastrophe auf der HOLGER DANSKE seinerzeit verhindert.

Bald wurde klar, daß 1989 wohl das letzte Jahr für die HOLGER DANSKE zwischen Dänemark und Norwegen sein würde. Im Juni 1989 überlegte das Management Henrik Johansens kurzfristig sogar, die IONIAN HARMONY der griechischen Strintzis Lines S.A. zu erwerben und die HOLGER DANSKE somit zu ersetzen. Nach einer Inspektion dieser Fähre in Patras wurde die Idee allerdings fallengelassen. Die IONIAN HARMONY paßte einfach nicht auf die Route zwischen Frederikshavn und Oslo. Die HOLGER DANSKE blieb somit einmal mehr erhalten. Der Sommer war recht erfolgreich und der Eignerwechsel blieb den meisten Passagieren im übrigen verborgen. Lediglich ein verändertes Tarifsystem deutete auf Henrik Johansen als neuen Eigner hin. Aber im Oktober 1989 wurde die Besatzung der HOLGER DANSKE von der Wirklichkeit böse überrascht: bis auf zehn Besatzungsmitgliedern wurde allen anderen gekündigt und schon Mitte November werde die HOLGER DANSKE aus dem aktiven Dienst abgezogen und verkauft. Lange hatte sich das traditionsreiche Schiff dem Lauf der Zeit entgegenstellen können, doch nun war die Uhr abgelaufen – nach mehr als 28 Jahren zwischen Dänemark und Norwegen!

Auf Widerschen HOLGER DANSKE!

Am 20. November 1989 kam zwischen Frederikshavn und Oslo erstmals die in Zeitcharter aus Italien übernommene SARDINIA NOVA ex ESPRESSO OLBIA-82 ex TOR ANGLIA-76 (7.322 BRT, Bj.1966) zum Einsatz. Dieses Schiff, mehr als doppelt so groß wie die HOLGER DANSKE, sollte den Dienst über den Winter fortsetzen, bis ein neues Schiff auf Dauer zur Verfügung stand. Mit der Ankunft der SARDINIA NOVA nahm die HOLGER DANSKE Abschied, sie wurde kurze Zeit in Oslo aufgelegt, bevor sie sang- und klanglos Abschied von der Stadt nahm, die so lange ihr Heimathafen war – und es zumindest an ihrem Heck auch noch für einige Jahre bleiben sollte. Verkauft an die durch norwegische Interessenten kontrollierte, jedoch in Gibraltar ansässige Ross Sea Shipping Ltd. versiegelte die frühere HOLGER DANSKE, umbenannt in FRIENDSHIP und übertragen in das norwegische Zweitregister NIS, nach Stockholm, wo sie zum Unterkunftsschiff für Arbeiter der Finnbodaverft umfunktioniert wurde.

Ihre frühere Reederei, die DA-NO Linjen A/S, überlebte nur noch kurze Zeit: Ende 1989 wurde sie als direkte Tochter der VR-Shipping ApS des Reeders Henrik Johansen umstrukturiert, firmierte nun als VR DaNo ApS. Am 1. April 1990 kam die SCANDINAVIAN STAR ex ISLAND FIESTA -84 ex STENA BALTICA -84 ex MASSALIA -84 (10513 BRT, Bj. 1971) als Ersatz für die nach Italien zurückkehrende SARDINIA NOVA in Fahrt. Sie sollte die neue ständige Fähre der früheren DA-NO Linjen werden und dem umstrukturierten Unternehmen in eine bessere Zukunft verhelfen. Doch nach nur einer Woche Einsatz, am frühen Morgen des 7. April 1990, legte ein Brandstifter Feuer an Bord. Dieses breitete sich rasch aus und bei der bis dahin schlimmsten Schiffskatastrophe Skandinaviens seit 1945 fanden mindestens 159 Menschen vor der Küste Norwegens den Tod in Feuer und Rauch. Die auf tragische Weise in die Schlagzeilen der Weltöffentlichkeit geratene VR DaNo ApS nahm ihren Dienst nie wieder auf und wurde im Laufe

des Jahres 1990 liquidiert. Besonders tragisch: bei der Brandkatastrophe auf der SCANDINAVIAN STAR starben auch der frühere Reeder Jens Cato Hagen und seine Ehefrau. Beide waren als ganz normale Passagiere auf dem Weg in den Osterurlaub zu ihrem dänischen Ferienhaus gewesen.

Die lange Aufliegezeit der FRIENDSHIP in Skandinavien

Nach der Übernahme durch Ross Sea Shipping Ltd. im November 1989 und der Ankunft in Stockholm kurze Zeit später wurde es ruhig um die in FRIENDSHIP umbenannte frühere HOLGER DANSKE. Das Schiff diente nunmehr nur noch als Quartier für Werftarbeiter – das Autodeck zum Lager umfunktioniert. Jetzt, da es die DA-NO Linjen A/S längst nicht mehr gab, ihr Gründer verstorben war und die Weltöffentlichkeit den Namen DaNo nur mehr mit der tragischen Katastrophe im Skagerrak verband, lebte die Vergangenheit auf dem Rumpf der FRIENDSHIP weiter: man hatte zwar das charakteristische „H“, umgeben von Gleis, Straßen und Wellen, auf beiden Seiten des Schornsteins überpönt, doch hatte sich offenbar niemand an das Bugwappen gewagt. Dort prangte es weiterhin und verkörperte eine längst vergangene Epoche.

Die Verwendung der FRIENDSHIP als Hotelschiff war im übrigen nur ein Kompromiß. Ursprünglich hatte man gehofft, die Fähre nach Griechenland veräußern zu können, die dortige Shipping Company of Samos & Ikaria hatte Interesse bekundet, bereederte sie doch bereits das frühere Schwesterschiff NILS HOLGERSSON, das umgebaut als SAMAINA zwischen Piraeus und Samos in Fahrt war. Der Verkauf scheiterte jedoch in letzter Minute, da die Griechen das Schiff bei genauer Betrachtung offenbar als zu kapazitätsarm beurteilten. Schon 1986 und 1987 war, wie schon erwähnt, über einen Verkauf der damaligen HOLGER DANSKE nach Griechenland spekuliert worden. Lange blieb die FRIENDSHIP nun in Skandinavien, war in der Zwischenzeit für mehrere Eigner eingetragene und nach



Die HOLGER DANSKE wechselte nach 28 Jahren erstmals den Namen und wurde als Unterkunftsschiff FRIENDSHIP in Malmö aufgelegt. Foto: Frank Heine

kurzer Aufliegezeit in Stockholm nach Malmö verlegt worden, wo sie ebenfalls als Unterkunftsschiff diente. Wenig wurde über angedachte Verwendungen für die Fähre bekannt und auch 1995 war sie noch unter norwegischer Flagge registriert. Anfang 1995 tauchten Spekulationen auf, das Schiff sei von einem tschechischen Theater- und Kulturfond übernommen worden und würde in Polen in ein Kulturschiff umgebaut, die weitere Verwendung sei jedoch unklar. An diesem Gerücht stimmte wohl nur, daß die FRIENDSHIP 1995 tatsächlich auf einer Werft in Danzig anzutreffen war, wo Schäden an ihr repariert und kleinere Umbauten und Renovierungsarbeiten durchgeführt wurden. Der weitere Lebenslauf des Schiffes blieb recht unklar und so erhebt die hier wiedergegebene Schilderung auch nicht den Anspruch auf vollständige Korrektheit.

Gesunken und wieder aufgetaucht?!

Vermutlich Anfang 1996 versiegelte die FRIENDSHIP ins Mittelmeer, wo sie für Symphony Shipping zwischen der Insel Zypern und dem Libanon in Fahrt kommen sollte. Inzwischen unter der Flagge Panamas registriert und als Schiff im Eigentum der Symphony Shipping eingetragen unternahm sie jedoch vermutlich nur wenige Überfahrten, bis sie wieder aufgelegt wurde. Im Laufe des Jahres 1996 oder im Frühjahr 1997 wurde die frühere HOLGER DANSKE als MONTE CARLO ins Rote Meer verlegt. Der glanzvolle neue Name hatte wahrscheinlich nur wenig mit dem tatsächlichen Zustand der Fähre zu tun. Das Schiff sollte sich zu der Zeit im Eigentum der Garchi Shipping befinden – dieses Unternehmen ist auch in Fachkreisen ein völlig unbeschriebenes Blatt und läßt keinen Rückschluß auf die wirklichen Eigner zu. Fest steht, daß das Schiff im Mai 1997 in Akaba (Jordanien) unter Panama Flagge gesehen wurde. Ob die MONTE CARLO von dort aus nach Jeddah oder nur nach Nuweiba fuhr oder ständig aufgelegt blieb, ist nicht bekannt. Allerdings wurde im Zusammenhang mit dem Schiff wiederholt von



Die MONTE CARLO liegt im Mai 1997 auf Reede von Akaba. Das Schornsteinlogo entspricht nahezu dem der DA-NO Zeit, lediglich das „H“ ersetzte der neue Eigner Symphony Shipping durch ein „S“. Foto: Jürgen Saupe

einem Einsatz als Ausstellungsschiff gesprochen.

Im Laufe des Jahres 1998 erreichte den Autor die Meldung, die MONTE CARLO sei bereits Ende 1997 im Mittelmeer gesunken. Auch anderen Experten war gleiches zu Ohren gekommen, doch blieb die Skepsis, denn vom Untergang einer Passagierfähre MONTE CARLO war 1997 nichts berichtet worden. Und so hielt sich die Überraschung auch in Grenzen, als die frühere MONTE CARLO 1999 plötzlich wieder in den Registern auftauchte – Todgesagte leben länger! Zuletzt war das Schiff 1998 als DOLCE VITA für Cemadej Shipping registriert und befand sich weiterhin unter panamesischer Flagge im Roten Meer.

Die vorläufig letzten Hinweise auf den höchst mysteriösen Verbleib der einstigen HOLGER DANSKE tauchten dann ab Sommer 1999 in der Lloyd's List auf, wo in einer Anzeige unter dem Titel „Vessel for Sale“ das Fährschiff DOLCE VITA zum Verkauf angeboten wurde. Näheres sei bei zwei Anwälten in Israel zu erfahren – ein Hinweis darauf, daß der bisherige Eigner des Schiffes in Konkurs gegangen sein könnte.

Inzwischen steht fest, daß die DOLCE VITA im November 1999 in Eilat (Israel), in direkter Nachbarschaft zu Aquaba gelegen, an

die Kette gelegt und zur Zwangsversteigerung ausgeschrieben wurde. Über den Zustand des Schiffes ist wenig bekannt; offenbar hat sich die Fähre seit ihrer Zeit als HOLGER DANSKE jedoch kaum verändert, lediglich zusätzliche feste Sonnensegel über dem Achterdeck wurden offenbar für den Mittelmeerdienst ergänzt. Der Erhaltungszustand des Schiffes hingegen ist vermutlich weniger gut und hat wahrscheinlich wenig mit „Dolce Vita“ zu tun.

Der nunmehr letzte Verkauf fand im März 2000 statt, wobei das Schiff für 550.000 US \$ an bisher ungenannte Eigentümer wechselte, für die sie in der Karibik zum Einsatz kommen soll. Die DOLCE VITA verließ daraufhin am 14. April ihren Auflegeplatz in Eilat in Richtung Schwarzes Meer, wo sie in Constanta/Rumänien in die Werft ging. Ob sich das Schiff nach wie vor dort befindet oder bereits auf dem Weg in die Karibik ist, entzieht sich bisher leider unserer Kenntnis.

Und so gibt es für die Zukunft der alten HOLGER DANSKE doch noch Hoffnung, wenn sich auch schwer vorraussehen läßt, wie lange der Oldtimer noch existieren wird. Es bleibt abzuwarten, welche Überraschungen dieser skandinavische Schiffsveteran noch für uns parat hat.

Interesse an alten FERRIES-Ausgaben und am regelmäßigen FERRIES-Bezug?

Auf über 140 Seiten mit mehr als 260 Fotos und Zeichnungen pro Jahrgang wird über die Fährschiffszene weltweit berichtet. Nicht nur über aktuelle Geschehnisse, sondern auch über historische Begebenheiten, zurückreichend bis zum Beginn der Fährschiffahrt Anfang dieses Jahrhunderts. So detailgetreu wie nur irgend möglich wird die Geschichte von Reedereien, Routen, einzelnen Schiffen und Schiffsklassen dargestellt. Mehr als 1000 Schiffsnamen finden in den jeweils vier Ausgaben eines Jahres Erwähnung.

Hierfür wird auf die Archive vieler bekannter und unbekannter Shiplover zurückgegriffen. Viele seltene und qualitativ hochwertige Fotos, die zum Großteil noch nie veröffentlicht wurden, runden jedes Heft ab und machen FERRIES so über Jahre hinaus zu einem zuverlässigen Nachschlagewerk, das auch in Ihrer Bibliothek nicht fehlen sollte. Noch sind folgende Einzelausgaben vorhanden, in denen u.a. die folgenden Themen angesprochen wurden:

1/96 : Eckerölinjen (1. Teil), Helsinki-Tallinn (1. Teil), Estline, Dunkerque – Dover
2/96 : Helsinki-Tallinn (2. Teil), Eckerölinjen (2. Teil), New Zealand Railways (1. Teil)
3/96 : Sommerhighlights '96, New Zealand Railways (2. Teil), FENNIA;
4/96 : Gotlandslinjen, BASTØ V + VI, VIKING I, STENA DANICA(I) + NORDICA(I)
4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (I), AG Ems (1. Teil);
1/98 : Kampf um die Nordsee (1. Teil), AG Ems (2. Teil), Stavanger-Skudeneshavn
2/98 : DEUTSCHLAND, Texelfähren, ØSTERSØEN, Kampf um die Nordsee (2. Teil)

3/98 : Sommerhighlights '98, Skagerakexpressen (1. Teil), Kampf um die Nordsee (3. Teil)
4/98 : Skagerakexpressen (2. Teil), Fahren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA
1/99 : Brunsbüttel-Cuxhaven, Color Line, Raddampfer vom Humber
2/99 : Faaborg-Gelting, Scheldefahren (1. Teil), Vaasanlaivat (1. Teil), Baaboud
3/99 : Sommerhighlights '99, Scheldefahren (2. Teil), LANSDOWNE, Vaasanlaivat (2. Teil)
4/99 : Vaasanlaivat (3. Teil), MALMÖHUS, Kasinoschiffe, ENGLAND
1/00 : Gedser-Travemünde (1. Teil), Butterschiffe + Helgolandfahrer, Verschrottung DANMARK

Einzelhefte des Jahrgangs 1996 sind gegen 6,- DM / 1997 : 7,- DM / 1998 : 8,- DM / 1999 + 2000 : 11,- DM plus 3,- DM Versandkosten bei FERRIES-Vertrieb, Carsten Watsack, Albertstraße 20, D-31241 Ilsede erhältlich.
DFV-Beitriffs- und Abonnementwünsche bitte ebenfalls an diese Adresse.

Veränderungen bei Lineas Fred. Olsen

von Frank Lose

Bei dem auf den Kanarischen Inseln ansässigen Ableger der norwegischen Reederei Fred. Olsen wurde innerhalb der letzten zwölf Monate eine komplette Umstrukturierung der Fährdienste und deren Schiffe vorgenommen. Von der australischen Incat-Werft wurden drei Katamarane in Dienst gestellt und die vorhandenen konventionellen Fährschiffe wechselten daraufhin auf andere Strecken der Reederei.



Die BENCHIJIGUA EXPRESS verkehrt seit dem 28. Januar 2000 zwischen Los Christianos und San Sebastian auf Gomera. Foto: Dieter Streich

Für die Hauptstrecke zwischen den Inseln Teneriffa und Gran Canaria wurden zwei der neuen Katamarane angeschafft: die 5.029 BRT große BONANZA EXPRESS fährt seit dem 1. April 1999 zwischen Santa Cruz de Tenerife und Agaete auf Gran Canaria. Der zweite Neubau, die BENTAYGA EXPRESS (siehe FERRIES 4/99, Seite 15) fährt seit Oktober 1999 auf der gleichen Strecke. Das dritte Schiff, die BENCHIJIGUA EXPRESS wird seit dem 28. Januar von Lineas Fred. Olsen zwischen Los Christianos auf Teneriffa und San Sebastian auf der Insel Gomera eingesetzt. Die Katamaran vom Typ „Evolution 10“, gebaut als Baunummer 055, trat am 6. Januar 2000 die Überführungsfahrt von Australien via Panama-Kanal zu den Kanaren an. Die BENCHIJIGUA EXPRESS ist 98,16 m lang und kann bei einer Dienstgeschwindigkeit von 45 Knoten 850 Passagiere und 265 PKW befördern. Das Schiff, welches auch Platz für 346 m rollende Fracht bietet, ist eine Schwester der BENTAYGA EXPRESS, die wie bereits in FERRIES 4/1999, Seite 15 beschrieben ursprünglich ebenfalls unter dem Namen BENCHIJIGUA EXPRESS



Die BARLOVENTO ex BANADEROS ist die ehemalige VIKING VOYAGER von Townsend Thoresen. Foto: Dieter Streich

abgeliefert wurde. Da zu diesem Zeitpunkt die Terminals in den beiden Häfen noch nicht fertig waren, entschloss sich die Reederei aber das Schiff in BENTAYGA EXPRESS umzubenennen und auf der Gran Canaria Strecke einzusetzen.



Die INCAT 033 im Lineas Fred. Olsen Anstrich, aufgelegt in Santa Cruz de Tenerife. Foto: Dieter Streich

Die bisher zwischen Teneriffa und Gomera eingesetzte BENCHIJIGUA (8.531 BRZ/Bj. 1974) ex BENCHIJIGUA II-95 ex DJURSLAND-94 ex DJURSLAND II-81 wurde, nachdem sie durch die Schnellfähre ersetzt worden war, in BETANCURIA umbenannt und eröffnete am 8. März 2000 einen gänzlich neuen Dienst für Lineas Fred. Olsen: das Schiff verkehrt nun in einem 24-stündigem Umlauf zwischen Arrecife auf Lanzarote, Puerto del Rosario auf Fuerteventura und Las Palmas de Gran Canaria.

Auch die BANADEROS (9.735 BRZ/Bj. 1975) ex PRIDE OF CHERBOURG II-94 ex PRIDE OF CHERBOURG-94 ex VIKING VOYAGER-89 wurde umbenannt. Der neue Name dieses Schiffes lautet nunmehr BARLOVENTO und es verkehrt zukünftig zwischen Los

Christianos (Teneriffa), Santa Cruz (La Palma), San Sebastian (Gomera) und Valverde auf der Insel El Hierro. Das dritte konventionelle Fährschiff, die BAJAMAR (2.699 BRZ/Bj. 1972) ex BENCHIJIGUA-94 ex BONANZA-80 liegt bereits seit letztem Jahr in Santa Cruz de Tenerife auf.

Seit Herbst 1999 liegt in Santa Cruz de Tenerife auch die INCAT 033 (3.989 BRT/Bj. 1994) ex RONDA MARINA-99 ex STENA LYNX II-97 ex STENA SEA LYNX II-96 und erhielt kürzlich auch den Anstrich von Lineas Fred. Olsen. Das Schiff war bis letzten Sommer für Buquebus Espana zwischen Algeciras und Ceuta im Einsatz, bevor es von Incat für den Neubau AVEMAR L in Zahlung genommen wurde. Der Name INCAT 033 bedeutet nichts anderes als die Baunummer. Registriert ist die Schnellfähre für Adriatic Fast Ferries in Nassau auf den Bahamas.

„Butterschiffe“ und Helgolandfahrer

(II. Teil)

von Christian Eckardt und Frank Lose

Fortgesetzt wird hiermit der Artikel aus FERRIES 1/2000. Zum ersten Teil ist schon jetzt als Korrektur bzw. Ergänzung anzumerken, dass die FUNNY GIRL der Cuxhavener Reederei Cassen Eils nicht wie berichtet umbenannt wird, sondern unter altem Namen in Charter an die norwegische Reederei Vestlandscruise A/S geben wird. Eingesetzt werden soll das Schiff zwischen Gudvangen und Flam. Die Reederei Greil, Eigentümer der AMADEUS ex SEEMÖWE II setzt das Schiff nun doch vermehrt zu Einkaufsfahrten ein. So erfolgen zweimal wöchentlich 8-stündige Stichfahrten von Neustadt/Holstein und dreimal pro Woche von Travemünde. An den beiden restlichen Tagen soll die AMADEUS Ausflugsfahrten von Neustadt nach Warnemünde durchführen. Die NORDLICHT ex AFRODITE hatte im letzten Jahr wenig Erfolg zwischen Langballigau und Sønderborg und liegt nun in Kappeln zum Verkauf auf.



Die FRISIA III fährt zukünftig als KOLI III auf den finnischen Seen. Foto: Frank Lose

FRISIA III

Das 1960 bei der Papenburger Meyer Werft gebaute Schiff wurde schon im Oktober 1998 zum Verkauf gestellt und lag zuletzt in Norderney auf. Zuvor wurde die FRISIA III zwischen Norderney, Juist und Helgoland eingesetzt. Im April 2000 konnte die Reederei Norden-Frisia das Schiff an die finnische Saimaa Ferries Oy, Nurmes verkaufen. Das in KOLI III umbenannte Schiff soll zukünftig auf dem Saimaaseen verkehren.

WAPPEN VON HAMBURG

Gebaut wurde die WAPPEN VON HAMBURG 1965 von den Howaltswerken in Hamburg für den Hamburg - Cuxhaven - Helgoland Verkehr der HADAG. Im Winter 1965/66 machte sie als LUCAYA einen kurzen Ausflug als Kreuzfahrtschiff in die Karibik, der allerdings nicht sonderlich erfolgreich verlief und daher nicht wiederholt wurde. So verbrachte das Schiff die Sommer auf der Helgoland - Route und wurde im Winter als Hotel- und Restaurantschiff an den St. Pauli Landungsbrücken aufgelegt. Dieses endete im März 1984, als das größte deutsche Seebäderschiff an die Flensburger KG Seetouristik verkauft wurde. Eingesetzt wurde die WAPPEN VON HAMBURG von da an fast ausschließlich zwischen Cuxhaven und Helgoland und führte nur noch sporadische Fahrten von Hamburg aus durch. Die Winter verbrachte sie in den letzten Jahren aufgelegt in Lübeck.



Die DANIA auslaufend Sønderborg nach ihrer Fahrt durch den Alsensund.

Foto: Frank Lose

DANIA

Das jüngste „Butterschiff“ der deutschen Flotte ist die 1980 in Husum gebaute DANIA. Ursprünglich gebaut für die Flensburger Reederei KG Seetouristik, verkehrte das Schiff hauptsächlich zwischen Nysted (Falster) und Burgstaaken, sowie später auch zwischen Rødby und Heiligenhafen. Das besondere war immer, daß die Fahrten des Schiffes morgens in Dänemark begannen und dort auch wieder endeten. 1996, also lange nach dem Zusammenschluss mit der Förde-Reederei, wechselte die DANIA auf die Flensburg - Aabenraa Strecke und verblieb dort bis zum 30. Juni 1999. Einen Tag später begann die

DANIA mit 8-stündigen Stichfahrten von Flensburg aus, was bis April 2000 währte, als sie mit einem schweren Motorschaden aus der Fahrt genommen werden musste. Bei Redaktionsschluss lag die DANIA noch zur Reparatur bei der Lübecker Flender-Werft. Ihren Dienst übernahm die schon in FERRIES 1/2000 vorgestellte POSEIDON nach einer kurzen Überholung am 29. April 2000. Die POSEIDON soll auch nach Reparatur der DANIA auf dieser Strecke verbleiben, zumindest bis der Gesetzgeber auch vor diese Fahrten einen Riegel schiebt. Damit ist im Sommer diesen Jahres zu rechnen. Die DANIA soll zusammen mit der MOMMARK in Heiligenhafen aufgelegt werden und steht zum Verkauf.

WILHELMSHAVEN

Die WILHELMSHAVEN wurde erstmals am 30. Mai 1963 zwischen Wilhelmshaven und Helgoland eingesetzt. Gebaut wurde das Schiff von der Bremer Rolandwerft als deren Baunummer 911 für die Schifffahrtsgesellschaft Jade mbH. 1984 ging sie in den Besitz der Harle Reederei Warrings über und fährt nach wie vor einmal täglich im Sommer zwischen Wilhelmshaven und Helgoland.

KLAAR KIMING

Die 1964 von der Husumer Schiffswerft für die Wyker Dampfschiffsreederei Föhr-Am-



Kurz vor ihrem Verkauf nach Griechenland liegt die KLAAR KIMING im Mai 1999 in Husum auf. Foto: Frank Lose

rum gebaute KLAAR KIMING wurde seit den siebziger Jahren hauptsächlich zwischen Hörnum und Helgoland eingesetzt, vorher fuhr sie im Fährdienst zwischen Dagebüll, Föhr und Amrum. Im Juli 1999 wurde sie als BLUE SKY II an die griechische Vista Maritim S.A., Piräus verkauft und in Marina Flivos, nahe Athen, aufgelegt. Ein Brand im Maschinenraum im Herbst 1999 hat sie wohl ihrem baldigen Ende etwas schneller näher gebracht.

PIDDER LYNG

Wie so viele deutsche Seebäderschiffe, so wurde auch die PIDDER LYNG ursprünglich für die Hamburger HADAG gebaut. Am 27. April 1972 wurde sie von der Cuxhavener Mützelfeldwerft als WESTERLAND abgeliefert und hauptsächlich zwischen Hörnum auf Sylt und Helgoland eingesetzt. Im September 1977 bekam sie den Namen STADT KIEL II, unter dem das Schiff für zwei Jahre in Charter der Kieler Verkehrs AG zu „Butterfahrten“ nach Dänemark fuhr. Nach Charterende wurde die Schwester der FUNNY GIRL und FAIR LADY an den Heiligenhafener Reederei Willy Freter verkauft und als HEIMATLAND I eingesetzt. Wiederum zwei Jahre später folgte der nächste Verkauf, jetzt an die Wyker Dampfschiffs-Reederei Amrum GmbH und sie wurde in PIDDER LYNG umbenannt. Das Schiff führt nun Helgoland – Fahrten vom Eidersperrwerk, Föhr, Amrum und seit dem Verkauf der KLAAR KIMING auch von Hörnum auf Sylt nach Helgoland durch.



Die PIDDER LYNG Ostern 2000 vor Helgoland. Foto: Christian Eckardt

RÜMM HART I

Ursprünglich für die Kieler Verkehrs AG als ANDREAS GAYK 1970 auf der Husumer Schiffswerft gebaut fährt das Schiff nun als RÜMM HART I zwischen Ueckermünde und Swinemünde auf dem Oderhaff. 1977 wurde sie in STADTRAT STEINGRÄBER umbenannt und an die Reederei Kapitän Willy Freter in Heiligenhafen verchartert, von 1981 bis 1982 führte sie wieder ihren ersten Namen ANDREAS GAYK. Danach wurde sie als SUNSHINE von der Sunshine Shipping Line zu Einkaufsfahrten von Eckernförde nach Graasten eingesetzt und schließlich 1985 an Sund Reederei Hansen in Heiligenhafen verkauft. Sie erhielt dort ihren jetzigen Namen und wurde fortan hauptsächlich zwischen Heiligenhafen und Rødby eingesetzt. Zum



Die CAP ARKONA führt Ausflugsfahrten von Sassnitz aus durch. Foto: Marko Stampehl

1. März 1999, unter dem Damoklesschwert der Beendigung des zollfreien Einkaufes in der EU, wechselte die Sund Reederei Hansen dann auf das Oderhaff.

CAP ARKONA

Als eines der wenige Schiffe, die direkt für die „Butterfahrt“ gebaut wurden, entstand dieses Schiff 1979 als KÜSELWIND auf der Wilhelmshavener Jadewerft für die Maasholmer Reederei F. Bruhns. Eingesetzt wurde sie zwischen Maasholm, einem kleinen Fischerort an der Schlei und Sønderborg. Nach Verkauf im Jahr 1991 an Hans Werner Nissen gab man ihr den Namen SONDERBURG (der alte deutsche Name der dänischen Stadt Sønderborg). Eingesetzt wurde sie auch nach ihren weiteren Umbenennungen in SONDERBURG II (1995) und NORDLICHT (1996) zwischen Kappeln und Sønderborg. 1998 wechselte sie nach ihrem Verkauf an die Reederei Ostsee-Tour, Sassnitz ihr Fahrtgebiet. Umbenannt in CAP ARKONA führt das Schiff nun Ausflugsfahrten von Sassnitz durch.

Adler Schiffe

Unter diesem Namen firmiert nun die Hallig- und Inselreederei Kurt Paulsen die in diesem Jahr ihr 50-jähriges Bestehen feiert. Nach der Übernahme der Geschäfte durch Sven Paulsen im Jahr 1993 expandierte die Reederei sehr stark und betreibt mittlerweile mit den aus Belgien angekauften Boeing – Jetfoils SEAJET KARA (329 BRZ/Bj. 1981) ex ALDERNEY BLIZZARD-99 ex ADLER BLIZ-

ZARD-99 ex PRINCESSE CLEMENTINE-98 und SEAJET KRISTEN (3239 BRZ/Bj. 1981) ex ADLER WIZARD-99 ex PRINSES STEPHANIE-98 sogar einen Fährdienst zwischen West Palm Beach in Florida und Freeport auf den Bahamas.

Begonnen hat die Familie Paulsen ihre Aktivitäten in der Insel- und Halligwelt Nordfrieslands, wo man mit kleineren Einheiten Ausflugs- und Einkaufsfahrten durchführte. Sechs Ausflugsschiffe mit einem Fassungsvermögen von etwa 200 – 350 Passagiere stellte die Reederei mit den ADLER II (1970), ADLER III (1975), ADLER IV (1977), ADLER V (1979), ADLER VI (1979) und ADLER VII

(1980) in Dienst. Eingesetzt wurde die Schiffe von Sylt, Büsum, Travemünde, Eckernförde und Cuxhaven zu Ausflugs- und Einkaufsfahrten. Die ADLER I ist ein Fährponton, der nahe der Holtenuer Schleuse über den Nord-Ostsee-Kanal fährt. Dieser Dienst wurde von Paulsen 1983 aufgenommen, im Winter fährt hier wegen Eisgangs normalerweise die ADLER III.

Ein „neues“ Schiff kaufte die Reederei 1991 mit der MÖNCKEBERG (151 BRT/Bj. 1968) von der Kieler Verkehrs AG die man als ADLER VIII zunächst von Sylt aus einsetzte. Im Juli 1993 wurde mit der ADLER-EXPRESS eine Schnellfähre in Dienst gestellt. Das 33 Knoten schnelle Schiff verkehrt zwischen Strucklahnungshörn auf Nordstrand, der Hallig Hooge, Amrum und Hörnum auf Sylt.

Der Beginn einer neuen Epoche für die Reederei Paulsen war 1993 der Ankauf der STELLA POLARIS aus Schweden. Das Schiff war 1977 als PALUCCA in Husum für den Sylter Reeder Detlef Dethlefs gebaut und zu Ausflugsfahrten eingesetzt worden. 1988 wurde sie an die Göteborger AB Bohus Line verkauft und in POSEIDON umbenannt. Eingesetzt wurde das Schiff nun zu Ausflugsfahrten in die Schären vor Göteborg. Ein später Jahr benannten die Schweden das Schiff in STELLA POLARIS um. Nach Ankauf durch Paulsen wurde das Schiff in ADLER X umbenannt und zu „Butterfahrten“ auf dem Oder-Haff zwischen Altwarp und Nove Warpno in Polen eingesetzt. Diese Strecke erhielt soviel Zuwachs, dass 1994 mit der ADLER II und ADLER VIII zwei weitere Schiffe eingesetzt werden mussten. Die beiden aus den Nordsee-Diensten abgezogenen Schiffe wurde von Kaminke auf Usedom bzw. Altwarp nach Nove Warpno eingesetzt. Mit der aus den Niederlanden von der Reederei Den Breejen, Zierikzee in der Oosterschelde angekauften STAD ZIERIKZEE, die in ADLER PRINCESS umbenannt wurde, verstärkte man die Strecke von Kamminke nach Nove Warpno. Dieses Schiff ist allerdings kein Seeschiff, sondern wird in den Binnenschiffsregistern geführt.

Schon im nächsten Jahr ging die Expansion weiter. Man eröffnete Dienste von den Seebrücken von Bansin und Seebad Ahlbeck nach Swinemünde und für die Oder-Haff Strecken kaufte die Reederei Paulsen von der neuen Pellwormer Dampfschiffahrtsgesellschaft GmbH die PELLWORM I (293 BRT/Bj. 1979) und die PELLWORM (467 BRT/Bj. 1985). Beide Schiffe waren auf der Strecke Strucklahnungshörn (Nordstrand) – Pellworm durch einen größeren Neubau ersetzt worden. Auf die Decks der Autofähren stellte man nun einfach Container und fertig war der Supermarkt! Umbenannt in ADLER POLONIA und ADLER POMERANIA wurden sie nun beide in den Altwarp – Neuwarp Dienst eingebracht. Ebenfalls zur Adler Flotte kam im Jahr 1996 die DYBBØL (173 BRZ/Bj. 1967) ex WAPPEN VON CUXHAVEN-85 ex HOLTENAU-78 ex DYBØLL-71 und wurde in ADLER XI umbenannt. Dieses Schiff



Mit der aus Schweden angekauften ADLER X begann die Expansion der Reederei Paulsen in Mecklenburg-Vorpommern. Foto: Marko Stampehl



Die ehemalige Autofähre ADLER POLONIA, nun anstelle von Autodeck mit Supermarkt-Containern versehen, wird zwischen Altwarp und Neuwarp in Polen eingesetzt. Foto: Axel Maas



Die zeitlebens als „Butterfährer“ eingesetzte ADLER XI fuhr, bevor sie 1996 zur Adler Flotte stieß, hauptsächlich in der Flensburger Förde, aber auch für Cassen Eils von Cuxhaven. Foto: Dieter Streich



Wie so viele Butterschiffe, wurde auch die ADLER CLIPPER für die Hamburger Hadag gebaut. Foto: Dieter Streich

wurde zwischen Usedom und Swinemünde eingesetzt.

1997 kam mit der ADLER CLIPPER (822 BRZ/Bj. 1973) ex HARLE EXPRESS-97 ex STADT KIEL I-83 ex STADT HEILIGENHAFEN-81 ex ELBE-76 ein weiteres Schiff zur Flotte. Die ADLER CLIPPER war als ELBE für die Hamburger HADAG gebaut und hauptsächlich für deren Tochter Skanfahrt zu Einkaufsfahrten von Travemünde eingesetzt worden. 1976 wurde sie als STADT HEILIGENHAFEN an Willy Freter, Heiligenhafen verchartert. Ab 1981 wurde sie an die Kieler Verkehrs AG verchartert und als STADT KIEL I zu Einkaufsfahrten eingesetzt, bevor sie im November 1983 an die Reederei Warrings verkauft wurde. Umbenannt in HARLE EXPRESS wurde sie weiterhin für „Butterfahrten“ eingesetzt, dieses Mal allerdings in der Nordsee. Im Juni 1997 wurde das Schiff dann zunächst an Paulsen verchartert und als ADLER CLIPPER von den Seebädern Bansin und Heringsdorf auf Usedom nach Swinemünde eingesetzt. Im November 1997 ging die ADLER CLIPPER in den Besitz der Reederei Paulsen über und wurde nach Modernisierungsarbeiten in Marstal auf Ærø weiter auf der gleichen Strecke eingesetzt.

Das erste neue Schiff der Saison 1999 war die von der Weißen Flotte, Stralsund angekaufte FRITZ REUTER (527 BRZ/Bj. 1981) ex ADOLPH SCHÖNFELDER-91. Das Schiff war 1981 von Howaltswerke - Deutsche Werft AG in Hamburg für die HADAG gebaut und für Ausflugsfahrten auf der Elbe eingesetzt worden. Nach ihrem Verkauf 1991 an die Weiße Flotte wurde sie zunächst im Stralsund - Hiddensee Verkehr eingesetzt, später wechselte sie zu Einkaufsfahrten auf das Oder-Haff. Paulsen taufte sie in ADLER VINETA um und setzte sie zwischen den Seebädern auf Usedom und Swinemünde ein.

Der nächste Ankauf war dann 1999 die THOR VIKING. Das 1968 in Husum für die Wyker Dampfschiffsreederei gebaute Schiff wurde bis 1980 als Autofähre zwischen Dagebüll, Föhr und Amrum eingesetzt. Im Mai 1980 wurde sie zunächst an den Flensburger Reeder E.H. Rasmussen verchartert, der das Schiff im November 1980 kaufte und in THOR VIKING umbenannte. Einsatzgebiet der THOR VIKING war die „Butterfahrt“ in der Flensburger Förde, hauptsächlich zwi-

schen Kappeln und Sønderborg. Später wurden auch Fahrten von Neuenkirchen nach Aabenraa durchgeführt. Im März 1999, kurz vor dem Ende der Butterfahrten kaufte Paulsen das Schiff, benannte es in ADLER GERMANIA um und setzte die ehemalige Autofähre zwischen Altwarp und Novo Warpno ein.

Außerdem fährt für Adler Schiffe seit dem 15. April 2000 die ADLER BALTICA (935 BRZ/Bj. 1970) ex FAIR LADY zwischen Zinnowitz auf Usedom und Swinemünde. (siehe hierzu FERRIES 1/00, Seite 13, 14).

unten: Die ADLER GERMANIA wurde ursprünglich als Autofähre INSEL FÖHR für den Einsatz zwischen Dagebüll, Föhr und Amrum gebaut. Foto: Klaus Hauke



oben: Die ADLER BALTICA ex FAIR LADY kurz nach der Umbenennung in Cuxhaven im April 2000. Foto: Christian Eckardt **unten: die ADLER VINETA ex ADOLPH SCHÖNFELDER im Sommer 1999 in Swinemünde.** Foto: Klaus Hauke



SEALION 2000 - mit großen Sprüngen nach Kangaroo Island

von Uwe Jakob

Australische Werften haben sich in den letzten Jahren einen Namen im Bau von Katamaranschnellfähren mit und ohne Fahrzeugkapazität gemacht. Der überwiegende Teil dieser Neubauten war und ist für den Export bestimmt. Doch auch auf dem heimischen australischen Markt kommen einige interessante Fähren zum Einsatz, die oft weitgehend unbekannt sind. Dabei ist zu beobachten, daß der Schiffstyp des Katamarans in Australien weitaus mehr Verbreitung findet und nicht auf den Hochgeschwindigkeits-Markt beschränkt ist. Ein derartiges Schiff ist zum Beispiel die Passagier-/Autofähre SEALION 2000, 1998 von Tenix Shipbuilding WA für Kangaroo Island Sealink Pty. Ltd. gebaut. Im folgenden Artikel stellen wir Werft, Reederei und Schiff kurz vor.

Tenix Shipbuilding WA, bis vor kurzem besser bekannt unter dem Namen Transfield Shipbuilding WA, gehört zur Tenix Defence Systems-Gruppe und ist heute die wichtigste Bau und Reparaturwerft für Handelsschiffe und Marinefahrzeuge an Australiens Westküste. Die im Schiffbau-Zentrum Henderson (u.a. Sitz von Austal Ships) gelegene Werft verfügt über einen 8000 to Schiess Defries-Docklift mit einer 121 x 25 m großen Plattform. Zum Bauprogramm gehören Patrouillenboote, Trawler, Schlepper, Offshore- und andere Fahrzeuge. Allein mehr als 150 Fischereifahrzeuge wurden bis heute gebaut. Nach einem ASDMAR-Entwurf orderte Kangaroo Island Sealink Pty. Ltd. bei dieser Werft 1996 für 9,1 Mio. AUS-\$ einen neuen Passagier-/Autokatamaran mit Heckrampe für die 40minütige Fährverbindung über die „Backstairs Passage“ von Cape Jervis (Südaustralien) nach Penneshaw (Kangaroo Island). Das Fahrtgebiet gehört zu den schwierigsten Gewässern an der australischen Küste; trotz der kurzen Routendistanz von nur 10 Seemeilen treten hier oft bis zu 4 - 5 m hohe Wellen auf. Am 20. September 1998 wurde die SEALION 2000 in Dienst gestellt und ersetzte die 11 Jahre alte 35 m-Katamaranfähre PHILANDERER III. Neben der SEALION 2000 ist heute der 39 m-Kata-



Die SEALION 2000, obwohl ein Katamaran ist kein „High-Speed“-Schiff, die Dienstgeschwindigkeit liegt bei 15 Knoten. Foto: Bauwerft

maran ISLAND EXPLORER im Einsatz, der zwar neben 6 LKW und 10 PKW auch bis zu 196 Passagiere befördern kann, aber vorwiegend als Frachtfähre für Treibstoff- und Viehtransporte nach Kangaroo Island unterwegs ist. Zusammen werden täglich zwischen 5 und 10 Überfahrten angeboten. Bei der SEALION 2000 handelt es sich um einen 48,80 m langen, 16,00 m breiten und 2,50 m tiefgehenden Katamaran mit Verdränger-Rümpfen aus Stahl und einem aufgesetzten Aluminium-Brückenhaus. Die 770 BRZ-Fähre wurde speziell für Kangaroo Island Sealink nach deren Anforderungen entworfen und gebaut. Eine Tragfähigkeit

von 250 tdtw ermöglicht den Transport von 354 Passagieren und bis zu 63 PKW, oder alternativ 4 Busse und 42 PKW. Das Katamaran-Konzept führt dabei zu einem überlegenen Seeverhalten und einem Raumgewinn, der dem Komfort der Passagiere zugute kommt. Diese finden auf zwei Decks viel Platz in geräumigen und hellen Lounges, die komplett mit Teppich ausgelegt und vollklimatisiert sind. Erholung bietet eine Ruhezone mit Flugzeugsesseln. Daneben stehen den Fahrgästen Bar, Cafe, Videospiele und ein Souvenir-Shop zur Verfügung. Eine Besonderheit ist das Delphin Beobachtungsdeck am Bug der Fähre. Auch von der Ob-

Technische Daten der hier angesprochenen „Butterschiffe“ in Kurzform:

Name	Bauwerft	Bauj	BRZ	Länge	Pass.	
ADLER CLIPPER	Mützelfeldwerft	1973	822	54,72	710	Usedom-Swinemünde
ADLER-EXPRESS	Marineteknik, Öregrund/S	1993	328	41,60	415	Nordfriesland
ADLER GERMANIA	Husum Schiffswerft	1968	1064	50,40	700	Altwarp-Neuwarp
ADLER POLONIA	Husum Schiffswerft	1985	467	38,31	300	Altwarp-Neuwarp
ADLER POMERANIA	Husum Schiffswerft	1979	303	38,31	200	Altwarp-Neuwarp
ADLER VIII	Kröger Werft, Rendsburg	1968	151	33,53	330	Usedom-Swinemünde
ADLER VINETA	HDW, Hamburg	1981	527	52,71	400	Usedom-Swinemünde
ADLER X	Husum Schiffswerft	1977	214	31,78	275	Altwarp-Neuwarp
ADLER XI	Husum Schiffswerft	1967	173	33,43	264	Usedom-Swinemünde
CAP ARKONA	Jadewerft, Wilhelmshaven	1979	593	46,51	465	Rügen
DANIA	Husum Schiffswerft	1980	829	53,60	658	aufgelegt Heiligenhafen
FRISIA III	Jos.L. Meyer, Papenburg	1960	710	62,87	700	KOLI III, Verkauf nach Finnland
KLAAR KIMING	Husum Schiffswerft	1964	487	50,70	690	BLUE SKY II, Verkauf Griechenland
PIDDER LYG	Mützelfeldwerft, Cuxhaven	1972	1029	68,56	799	Nordfriesland-Helgoland
RÜMM HART I	Husum Schiffswerft	1970	410	40,95	425	Ueckermünde-Swinemünde
WAPPEN VON HAMBURG	Howaltswerke, HH	1965	4192	109,30	1800	Cuxhaven-Helgoland
WILHELMSHAVEN	Rolandwerft, Bremen	1963	1496	75,85	1100	Wilhelmshaven-Helgoland



Die mit 770 BRZ vermessene SEALION 2000 verbindet die Insel Kangaroo-Insel mit dem australischen Festland. Foto: Bauwerft

servation Lounge hinter der Brücke und dem dahinterliegenden offenen Deck können die Passagiere auf der kurzen Überfahrt die Aussicht genießen.

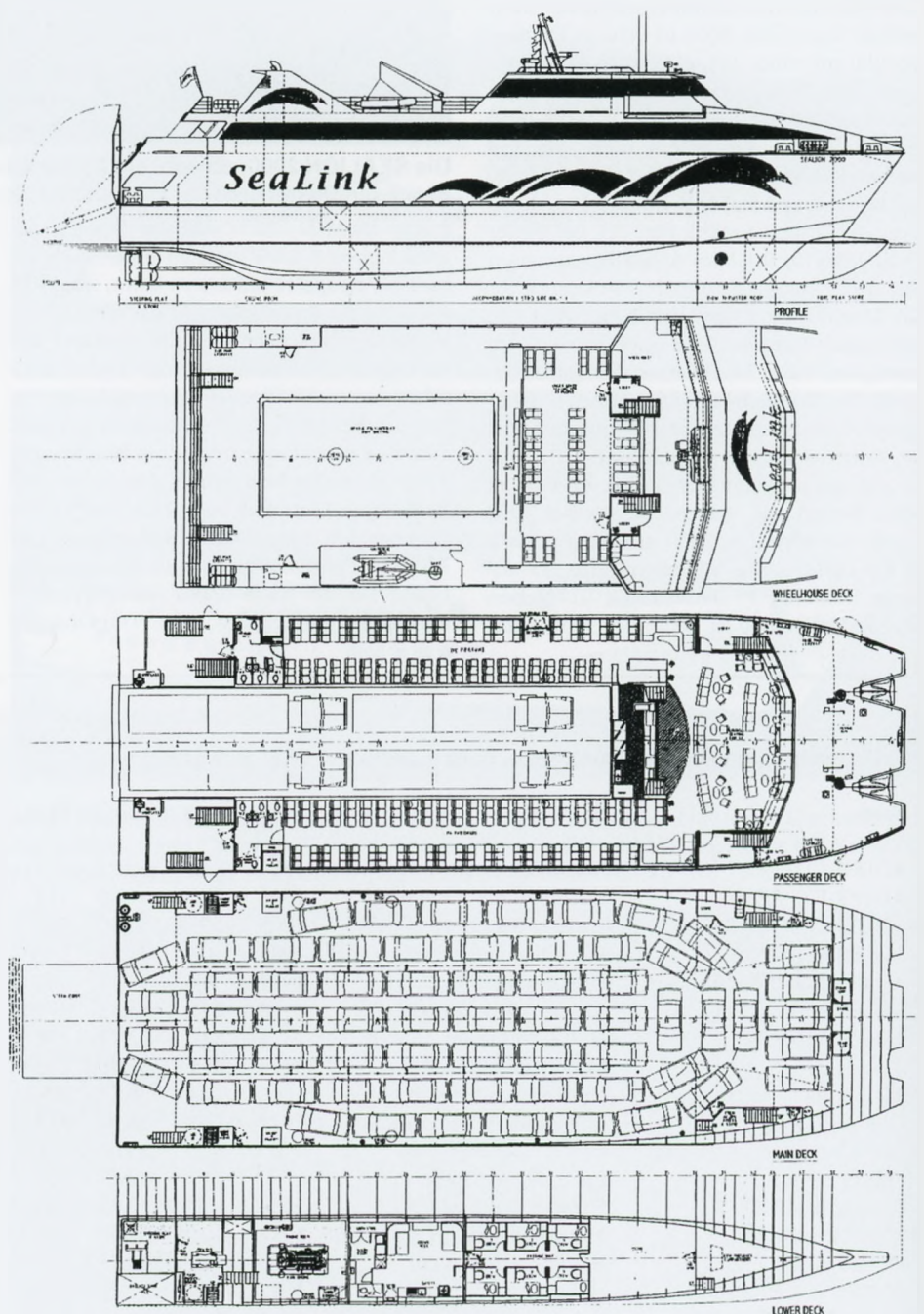
Beim Bau des Schiffsrumpfes entschied man sich aus Tragfähigkeits-Gesichtspunkten für Stahl als Baumaterial, denn auf der kurzen Route spielt die Geschwindigkeit keine so große Rolle. Aufgrund der Breite des Schiffes konnte auf eine aufwendige Bugpforte und -rampe samt entsprechender Sicherheitsausrüstung verzichtet werden. Die Fahrzeuge rollen über das Heck an Bord und können auf dem Autodeck wenden, so dass trotzdem ein schneller Umschlag möglich ist. Angetrieben wird die SEALION 2000 von zwei Caterpillar-Dieselmotoren des Typs 3512 mit je 1078 kW bei 1800 UpM, die über Wende-Untersetzungsgetriebe zwei vierflügelige Veem-Festpropeller antreiben und eine Dienstgeschwindigkeit von 15 kn (maximal 15,8 kn) ermöglichen. Außerdem befindet sich in jedem Maschinenraum ein Dieselmotor. Auch bei Ausfall einer Maschine kann die Fähre mit reduzierter Geschwindigkeit ihre Reise fortsetzen. Unterkünfte für 6 Mann Besatzung liegen im Steuerbord-Rumpf.

Kangaroo Island ist Australiens drittgrößte Insel mit einer Küstenlänge von etwa 450 km. Sie liegt nur 16 km vor der Küste Südaustraliens, nahe Adelaide am Eingang zum St. Vincent-Golf. Ein Drittel der Insel ist als Nationalpark ein Naturparadies für Seelöwen, Känguruhs und Kakadus. Trotzdem gilt Kangaroo Island noch als touristischer „Geheimtip“. Kangaroo Island Sealink Pty. Ltd., seit mehr als 15 Jahren „im Geschäft“, sind heute größter Veranstalter von Touristik-Diensten auf der Insel und einer der größten Reiseveranstalter Südaustraliens. Neben den beiden Fähren verfügt die Firma noch über eine Flotte von 53 modernen Scania-Reisebussen für die Verbindung von Adelaide zum Fährhafen Cape Jervis sowie für Tages- und Mehrtagestouren auf Kangaroo Island. Nach Aussage von Jeff Ellison, Kangaroo Island Sealink's General Manager, hat die SEALION 2000 in puncto Zuverlässigkeit und Komfort alle Erwartungen der

Reederei und ihrer Kunden übertroffen. Die Fähre sei ein „Vertrauensbeweis in das weitere Wachstum der Tourismus-Industrie Südaustraliens“.

Yahoo! - Ferries Club

Unter der Internet-Adresse <http://clubs.yahoo.com/clubs/ferries> haben wir ein Diskussionsforum für alle an der Fährschiffahrt Interessierten geschaffen. Die Teilnahme bedarf einer Anmeldung, die allerdings kostenlos und unverbindlich ist. Im Ferries Club diskutieren Teilnehmer aus aller Welt über die aktuellsten Neuigkeiten, aber auch sämtliche Fragen unseres gemeinsamen Hobbies werden angeschnitten. Es gibt keine schnellere Möglichkeit. Aktuelles aus der Fährschiffahrt zu erfahren, als das Internet. Der Yahoo! Ferries Club verfügt außerdem über ein Fotoarchiv, eine Link-Liste und über die Möglichkeit mit den einzelnen Mitgliedern direkt in Kontakt zu treten.



Wie an einem Lineal...gute Fahrt nordwärts

Die Geschichte der Fährverbindung zwischen Travemünde und Gedser

Teil 2 : Gedser - Travemünde Ruten A/S (1974 - 1985)

von Jürgen Stein

Die 1963 von dem norwegischen Reeder Ragnar Elger Moltzau ins Leben gerufene Moltzau Line hatte sich in den sechziger und siebziger Jahren zu einem festen Bestandteil der Ostseefährschiffahrt entwickelt. Mit ihren bis zu sechs täglichen Abfahrten gehörten die eingesetzten Fährschiffe zum ständigen Bild in Travemünde und Gedser und bescherten beiden Häfen die größten Transportzahlen einer einzelnen Reederei. Gerade als nach zehnjährigem erfolgreichen Betrieb die Ausweitung des Angebotes durch zusätzliche Schiffe in Planung war, zog sich der Initiator aus persönlichen Gründen aus dem Vorstand zurück und verkaufte seine Anteile an der Reederei. Die Übernahme dieser Anteile durch die Eigentümer der schwedischen Rederi AB Nordö führte schließlich zur Gründung der Gedser - Travemünde Ruten A/S am 1. Januar 1974.



Mit Gründung der neuen Gedser-Travemünde A/S, Gedser im Januar 1974 erhielten die beiden Regelfähren GEDSER und TRAVEMÜNDE eine neue Schornsteinmarke. Das „M“ im Wappen verschwand und wurde durch die Initialen „GT“ ersetzt.
oben: TRAVEMÜNDE Foto: Sammlung Matthias Böckenhauer unten: GEDSER Foto: Dr. Achim Borchert

Ebenso besessen in der Fährschiffahrt wie der Veteran Moltzau, waren die beiden Brüder Ebert und Lennart Pettersson aus Malmö, die schon in den sechziger Jahren mit ihrer Rederi AB Nordö versuchten, den Fährverkehr zwischen dem schwedischen Festland und den Inseln Öland und Gotland zu gestalten, dann aber an der Übernahme der Rederi AB Gotland scheiterten. So gab wohl das gesunde Fundament der Moltzau Line A/S den Ausschlag, einen erneuten Versuch in die Fährschiffahrt zu wagen.

Mit der Gründung der Gedser - Travemünde Ruten A/S, Gedser gab es aber hauptsächlich Veränderungen in der Firmenstruktur, an den eingesetzten Schiffen GEDSER (3939 BRT, Bj. 1968) und TRAVEMÜNDE (3999 BRT, Bj. 1971) änderte sich jedoch kaum etwas. Sie blieben, wie bereits im letzten Teil be-



schrieben, unter dänischer Flagge auf ihrer angestammten Route im Einsatz und bekamen als einziges äußerlich sichtbares Zeichen eine leicht veränderte Schornsteinmarke : das weiße „M“ auf dem senkrecht rot-blau geteilten Wappen wurde durch die

ebenfalls weißen Buchstaben „GT“ ersetzt. Das Wappen war fortan diagonal rot und blau geteilt. Den meisten Fahrgästen dürfte der Wechsel in den Eigentumsverhältnissen aufgrund dieser eher unbedeutenden Änderung wohl weniger aufgefallen sein, denn

am Fährdienst selber änderte sich soweit nichts – jedenfalls noch nicht. Die Rederi AB Nordö hatte aber mit der Übernahme der Moltzau Line auch deren Neubaufträge übernommen. Wie bereits im letzten Teil erwähnt, waren im Mai 1972 zwei Kombifähren bei der Trondhjems Mekaniska Verksted A/S in Auftrag gegeben worden, von denen die erste bereits im November 1973 fertiggestellt werden sollte.

Zwei Trailerfähren für Gedser – Travemünde Ruten

Dieses erste Schiff war bereits auf den Namen SCANDINAVIA getauft worden, als klar wurde, dass sich dessen Ablieferung im norwegischen Trondheim aufgrund der Veränderungen in der Reedereistruktur verzögern würde. Noch auf der Bauwerft mussten nämlich alle vormontierten Hinweise auf die Moltzau Line wieder entfernt und durch die Reedereisymbole der Rederi AB Nordö ersetzt werden. Somit konnte die SCANDINAVIA erst zum 12. Januar 1974 die Bauwerft verlassen und ihrem neuen Eigentümer übergeben werden. Das neue Schiff war mit 1682 BRT und 644 NRT vermessen, hatte eine Länge von 109,72 Metern und eine Breite von 16,51 Metern. Da es vornehmlich als Frachtfähre konstruiert war, konnte es 46 Lastzüge befördern und als Kombifähre 35 LKW sowie 50 PKW. Der Neubau war mit zwei ausreichend hohen LKW-Decks ausgestattet, von denen das Hauptdeck mit einer Heck- und Bugklappe zugänglich gemacht wurde. Das obere LKW-Deck war ebenfalls über eine gesonderte Heckklappe, sowie über eine Seitenpforte und einen 40 Tonnen Fahrstuhl vom Hauptdeck aus zu erreichen. Weiterhin verfügte das Schiff über 25 Zweibettkabinen für Passagiere und ein Restaurant mit 60 Sitzplätzen und eine Fernseh-Lounge mit 40 Plätzen zur Verfügung. Auch ein Kiosk für den zollfreien Einkauf und eine Sauna durften nicht fehlen, um den maximal zulässigen 100 Passagieren die dreieinhalbstündige Überfahrt abwechslungsreich zu gestalten. Vier Nohab-Dieselmotoren mit zusammen 9240 PS sorgten für eine Dienstgeschwindigkeit von 18,5 Knoten.

Erstes Fahrtgebiet der neuen Trailerfähre war trotz der Schornsteinmarke der Rederi AB Nordö die Verbindung zwischen Travemünde und Gedser, die sie in Charter der Gedser - Travemünde- Ruten am 23. Januar 1974 aufnahm. Zum Einsatz kam sie hier während der jährlichen, direkt aufeinander folgenden Werftfliegezeiten der beiden Regelfähren. Als diese jedoch im März wieder frisch überholt im Dienst waren, war damit auch der Einsatz der SCANDINAVIA beendet. Wenn das Schiff auch ursprünglich zusammen mit dem noch folgenden Neubau für den ständigen Dienst zwischen Gedser und Travemünde vorgesehen war, rechtfertigten die Transportzahlen nach Ansicht der neuen Eigentümer der Reederei deren Einsatz nicht. Und so wurde die



Nach Ablieferung an die Rederi AB Nordö kam die SCANDINAVIA für kurze Zeit als Reservefähre zwischen Gedser und Travemünde zum Einsatz. Foto: Fotoflite

SCANDINAVIA im März 1974 zunächst an Townsend- Thoresen Car Ferries verchartert und kam auf der Verbindung Dover-Zeebrügge als Frachtfähre zum Einsatz. Diese Charter dauerte bis zum Dezember, als Rederi AB Nordö das Schiff erneut für eine eigene Tochtergesellschaft benötigte. Sie ging nunmehr in Charter der dänischen Reederei U.K. Skandinavisk Express Line A/S, Helsingør, zwischen Esbjerg und Great Yarmouth, fuhr aber bereits im Laufe des Jahres 1975 wieder für Rederi AB Nordö. Die SCANDINAVIA kam jetzt auf wesentlich längeren Routen zum Einsatz, wie z.B. Malmö-Cuxhaven-Felixtowe-Jeddah oder Felixtowe-Lagos-Philadelphia. 1976 wurde das Schiff in Malmö um 20 Meter verlängert, was die Gesamtlänge auf 129,88 Meter und die Vermessung 2425 BRT brachte. Des Weiteren wurden zusätzliche Passagierunterkünfte eingebaut. Im Jahr darauf begann der Einsatz von Rederi AB Nordö im LKW-Fährdienst zwischen dem griechischen Hafen Volos und dem syrischen Tartous, wo neben der SCANDINAVIA auch die FALSTER zum Einsatz kam. Mit der Indienstellung von Neubauten im Jahre 1980 trennte sich die Reederei dann aber schließlich von beiden älteren Schiffen. Eingetragen für die panamesische Reederei Alwalid Cia. Na. S.A. blieb die SCANDINAVIA als RAED B. mit einigen Unterbrechungen auf ihrer angestammten Route, bis sie drei Jahre später schließlich für Libra Maritime Co. (Compania Armadora de Sud America, Limassol) als ATLAS III zwischen Patras, Igoumenitsa und Bari zum Einsatz kam. Hier wurden nun zum ersten Mal seit langem statt nur LKW-Fahrer auch wieder reguläre Passagiere mit PKW befördert. 1987 erfolgte ein weiterer Verkauf innerhalb Griechenlands, wonach das Schiff den Namen EUROPA II erhielt. Der neue Eigentümer, Hellenic Cypriot Mediterranean Lines bediente einen Fährdienst zwischen Triest und Patras, der allerdings nur in der Saison 1987 und 1988 aufrechterhalten werden konnte. Nach der üblichen Winteraufliegezeit folgte dann schließlich für die

Sommersaison 1989 eine Vercharterung an Ventouris Ferries auf deren Stammrouten Bari - Igoumenitsa. Ein Jahr später ging die EUROPA II dann schließlich in den Besitz von Ventouris Ferries über, bekam den neuen Namen SATURNUS und fährt auch heute noch zwischen Italien und Griechenland, übrigens immer noch zusammen mit der ehemaligen FALSTER.

Der kurzzeitige Aufenthalt der SCANDINAVIA auf der Verbindung zwischen Gedser und Travemünde machte auch deutlich, dass der Einsatz einer zusätzlichen Trailerfähre auf dieser Route nicht unbedingt erforderlich war. Einziger Vorteil war es, die beiden Regelfähren GEDSER und TRAVEMÜNDE in dieser Zeit nacheinander aus dem Verkehr zu nehmen, damit diese ihre alljährlichen Werftfliegezeiten absolvieren konnten, ohne dass der Fahrplan beeinträchtigt wurde. Letztendlich war die SCANDINAVIA aber nur ein gewisser Notnagel, um einige Löcher im Fahrplan zu stopfen.

Doch das Problem Trailerfähre auf der Route war für die Rederi AB Nordö noch lange nicht beendet. Hatte doch Ragnar Elger Moltzau seinerzeit eine zweite Trailerfähre für die deutsch-dänische Verbindung bei der Trondhjems Mekaniska Verksted A/S in Auftrag gegeben, wobei mit dem Ausscheiden Moltzaus auch die Bauoption dieser Fähre an die Rederi AB Nordö wechselte. Unter der Baunummer 713 wuchs nun also in Trondheim die FALSTER heran, ein etwas veränderter Neubau der SCANDINAVIA. Die FALSTER war zwar in ihren Grundmaßen identisch mit ihrem Vorgänger, doch erhielt dieser Neubau erweiterte Passagiereinrichtungen. Im Gegensatz zur SCANDINAVIA, die nur für 100 Passagiere zugelassen war, konnte die am 31. Januar 1975 abgelieferte FALSTER 500 Tagespassagiere befördern, denen auf Nachtfahrten 66 Betten in Kabinen zur Verfügung standen.

Doch auch jetzt gab es wieder Veränderungen im Vorstand der Gedser-Travemünde Ruten A/S. Schon zum Jahresende 1974 beschloß die Rederi AB Nordö, sich von der

Gedser-Travemünde Ruten mit Wirkung zum April 1975 zu trennen. Doch trotz allem erschien die FALSTER, versehen mit dem Heimathafen Malmö und der Schornsteinmarke der Gedser - Travemünde Ruten am 7. Februar 1975 auf ihrem angedachten Liniendienst, in der Gewißheit, hier nicht lange bleiben zu dürfen - etwas paradox, wenn man bedenkt, dass die Rumpfaufschrift „Gedser - Travemünde“ und die GT-Schornsteinmarke aufgeschweißt waren. Wie auch die SCANDINAVIA kam die FALSTER in ihrer kurzen Zeit bis April meist nur als Reservefähre zum Einsatz. Im April 1975 diente sie noch kurzfristig als Truppentransporter der NATO, wobei sie zwischen dem dänischen Festland und der Insel Bornholm verkehrte, ehe sie nach Ende dieser Charter die Ostsee verließ. Neues Einsatzgebiet wurde der Englische Kanal. Hier kam die FALSTER ab April 1975 als PRINCE DE BRETAGNE in Charter der Armement Bretagne-Angleterre Irlande (B.A.I.), (Mgr.: Brittany Ferries S.A.) Morlaix zwischen Plymouth und Roscoff zum Einsatz. Eigentlich wollten die Franzosen das Schiff bei zufriedenstellenden Ergebnissen kaufen, doch sah man schließlich davon ab. So endete diese Charter im Oktober desselben Jahres wieder und das Schiff kam unter seinem alten Namen wieder für die Rederi AB Nordö in Fahrt. Bedient wurde hauptsächlich die reine Frachtroute Malmö-Jeddah. Auch die FALSTER verholte zum Beginn des Jahres 1977 in die Werft (Landskrona Skeppsvarvet) und sollte dort, wie zuvor schon das Schwesterschiff SCANDINAVIA in Malmö, verlängert werden. Doch hier lief nicht alles so reibungslos, denn als das Schiff gerade auseinander geschnitten worden war, kippte die Bug- und Brückensektion am 16. Februar 1977 mitsamt des Schwimmdocks auf die Seite und lief teilweise voll Wasser. Nach der umfangreichen Bergung und den anschließenden Instandsetzungsarbeiten konnte die FALSTER aber, wenn auch mit einiger Verspätung zusammen mit der SCANDINAVIA zwischen Volos und Tartous in Dienst gestellt werden. Bei dem Verkauf der beiden Schiffe im Jahre 1980 an Alwalid Cia. Nav., Panama bekam die FALSTER schließlich den Namen TAREK B. Drei Jahre verblieben die Schiffe noch auf der Linie zwischen Griechenland und Syrien, bis sie an die griechische Reederei Libra Maritime Co. weiter veräußert wurden. Aus der TAREK B wurde die ATLAS IV und drei weitere Jahre später, nach dem Verkauf an Hellenic Cypriot Mediterranean Lines, die EUROPA. Das Einsatzgebiet war im Großen und Ganzen mit dem des Schwesterschiffes identisch. 1989 folgte die Charter an Ventouris Ferries und ein Jahr später der Ankauf als VEGA.

Expansion trotz schwieriger Finanzierung

Mit dem Ausstieg des schwedischen Partners aus der Gedser - Travemünde Ruten A/S geriet diese nun in finanzielle Schwierigkeiten.

Die drei Gründungsmitglieder H. O. Krefting, P. H. Arentsen und Erik Toft mußten sich nun weitere Investoren suchen, um die Fährverbindung weiter fortführen zu können. Zunächst konnte in dem Norweger Jan Lockert (A/S Borøy, Oslo) ein weiterer Geschäftsmann gefunden werden, der sich den Interessen der Reederei annahm und finanzielle Unterstützung garantierte. So konnten zumindest die nächsten Monate überbrückt werden. Die beiden regulären Einheiten GEDSER und TRAVEMÜNDE sorgten für ein positives Geschäftsergebnis und die Transportzahlen taten das übrige. Besonders im Bereich des LKW-Transports sah man jetzt wieder Nachholbedarf von Seiten der Reederei, nachdem die ursprünglich vorgesehenen Trailerfähren nun doch nicht dauerhaft zum Einsatz gekommen waren. Das bewog dann die Reederei, einen weiteren Fährschiffsneubau in Auftrag zu geben. Dieser Neubau sollte zum Jahresende 1976 in Fahrt kommen und die alte GEDSER in der Linienfahrt zwischen Gedser und Travemünde ablösen.

Doch das eingefahrene Kapital reichte nicht aus, um den Bau einer neuen Fähre zu finanzieren und wieder mußte ein neuer Geldgeber gefunden werden. Nach langen Verhandlungen konnte man in der M. Thorsviks Rederi A/S, Oslo einen finanzstarken Geschäftspartner gewinnen. Thorsvik setzte nun sein Kapital dafür ein, den Neubau für die Gedser - Travemünde Ruten zu finanzieren, der Anfang 1976 in Auftrag gegeben wurde. Eigens dafür wurde mit Wirkung Dezember 1976 eine Interessengemeinschaft gegründet, die sich aus vier gleichberechtigten Teilhabern zusammensetzte. Neben der Gedser - Travemünde Ruten A/S und der M. Thorsviks Rederi A/S beteiligten sich zudem die neugegründete Østersøen Færgerdrift A/S und die Kommune Sydfalster an diesem Projekt. Besonders die Kommune Sydfalster war sehr an dem Fortbestand der Gedser - Travemünde Ruten interessiert, zumal durch einen Wegfall dieser Fährverbindung in der Region um Gedser ca 23 % aller Arbeitsplätze gefährdet waren. Eine Einstellung des Fährdienstes wäre für die Region einer Katastrophe gleichgekommen, zumal in dieser Zeit der Hafen Gedser nur noch durch die Fahren von Warnemünde angelaufen wurde, eine Fährverbindung, die sich durch die damalige politische Lage sehr schwer tat und der Region Sydfalster auch keinen richtigen wirtschaftlichen Aufschwung bringen konnte. Mit der Kiellegung am 9. April 1976 begann bei der Schichau Unterweser AG in Bremerhaven unter der Baunummer 2269 die Konstruktion des ersten Neubaus für Gedser - Travemünde Ruten. Nach Vorstellungen des eigentlichen Geldgebers und Eigentümers, der M. Thorsviks Rederi A/S, entstand nun ein Schiff, das durch seine Vielseitigkeit bestechen sollte. Einerseits sollte die Fähre in erster Linie zwischen Dänemark und Deutschland für Passagiere und deren Fahrzeuge zum Einsatz kommen und durch größere LKW-Ladefähigkeit auch dem gestiegenen Bedarf in diesem Bereich entgegen kommen. Andererseits sollte das Schiff auch anderweitig eingesetzt werden können, falls das Projekt Gedser - Travemünde mit dem Kapital von M. Thorsvik scheitern sollte.

Verkauf der zweiten GEDSER

Gleichzeitig mit der Auftragsvergabe des Neubaus wurde die 1968 gebaute GEDSER zum Verkauf angeboten und konnte bereits im Sommer 1976 an die italienische Reederei „Tirrenia“ di Navigazione S.P.A. in Neapel veräußert werden. So schnell hatte wohl niemand mit einem Käufer gerechnet, denn der Neubau sollte ja erst ein halbes Jahr später fertig werden. Aber diese Finanzspritze konnte man sich natürlich nicht entgehen lassen und musste nun versuchen, für die anstehende Hochsaison ein zweites Schiff zu finden. Aber auch das Problem ließ sich relativ schnell lösen und so konnte die GEDSER bis zum 7. Juni 1976 den Liniendienst zwischen Gedser und Travemünde bedienen und einige Tage später in Travemünde an ihrem neuen Eigner übergeben werden. Die Umbenennung in MALTA EXPRESS erfolgte noch in Travemünde und 21. Juni verließ die alte GEDSER die

Verkauf der zweiten GEDSER

Nach dem Verkauf der zweiten GEDSER als MALTA EXPRESS wurde für ein halbes Jahr die STENA NORMANDICA eingearbeitet und erhielt für diesen Zeitraum die entsprechende Schornsteinmarke und Seitenaufschrift. Foto: Reinhard Nerlich



Nach dem Verkauf der zweiten GEDSER als MALTA EXPRESS wurde für ein halbes Jahr die STENA NORMANDICA eingearbeitet und erhielt für diesen Zeitraum die entsprechende Schornsteinmarke und Seitenaufschrift. Foto: Reinhard Nerlich



Am 25. Juni 1976 läuft die MALTA EXPRESS ex GEDSER auf der Überführungsfahrt nach Italien in die Holtenauer Schleuse des NOK ein. Foto: Gerhard Fiebiger

Ostsee auf dem Weg ins Mittelmeer. Die MALTA EXPRESS bediente fortan die Route Neapel - Reggio Calabria - Catania-Syracus - Valetta bis sie 1984 aufgelegt wurde. Vier Jahre später folgte der Verkauf an die ebenfalls italienische Reederei Navarma Lines unter dem Namen MOBY WILL und das Einsatzgebiet wechselte in das Tyrrenische Meer von Norditalien nach Korsika. Im Juni 1993 wechselte die MOBY WILL zum bisher letzten Mal den Eigentümer. Als AL JUDI fährt sie seitdem hauptsächlich zwischen Port Sudan und Jeddah.

Mit dem Ausscheiden der GEDSER kam nun also eine weitere Charterfähre zwischen Travemünde und Gedser zum Einsatz. Von der schwedischen Stena Line AB, Göteborg konnte am 8. Juni 1976 die STENA NORMANDICA eingechartert werden. Die STENA NORMANDICA war 1974 unter der Baunummer 380 bei der Rickmers Rhederei GmbH., Rickmers Werft in Bremerhaven für einen geplanten Liniendienst zwischen Kiel und dem dänischen Korsør entstanden. Dieser Serientyp war mit 5443 BRT und 2765 NRT vermessen, verfügte über eine Länge von 120,88 Metern und konnte bei einer Reisegeschwindigkeit von 20,30 Knoten 1084 Passagiere (116 Betten), 480 PKW oder 44 LKW befördern. Ursprünglich sollte die STENA NORMANDICA zusammen mit mindestens einem weiteren Schwesterschiff (vier derartige Schiffe wurden insgesamt gebaut) einen Fährdienst zwischen Kiel und Korsør bedienen - eine Route, die die schwedische Stena Line schon immer anvisiert hatte. Durch einen Beschluß der dänischen Regierung war es ausländischen Reedereien aber verwehrt, einen Fährverkehr zwischen Deutschland und Dänemark ohne dänische Beteiligung aufzunehmen. Lediglich deutsche bzw. dänische Reedereien hatten hier die Möglichkeit zu investieren, wogegen Reedereien aus Drittländern keine Genehmigung mehr erhielten. So wurde die geplante Fährverbindung zwischen Kiel und Korsør durch die Stena Line schon im Keim erstickt. Mag es für die Stena Line ein Stoß ins Herz gewesen sein, zum Schutz der dänischen Arbeitnehmer war es eine richtige Entscheidung. Lediglich die Zwischentouren der beiden Stena-Schiffe STENA

SCANDINAVICA und STENA OLYMPICA, die neben ihren Nachtfahrten zwischen Göteborg und Kiel auch Tagesfahrten zwischen Kiel und Korsør anboten, wurden akzeptiert. Von dänischer Seite her sah man sowieso keinen Sinn in einer Fährverbindung zwischen Kiel und Korsør. Gleichermassen war man doch auch erfreut über die Einsatzbereitschaft des schwedischen Reeders, der mit seinen Schiffen deutsche Wochenendtouristen nach Dänemark brachte, ohne daß dänische Arbeitsplätze in Gefahr waren. Somit war also die STENA NORMANDICA schon bei ihrer Indienststellung am 13. Dezember 1974 nahezu überflüssig. Der Liniendienst zwischen Kiel und Korsør wurde zwar bis zum 14. September 1981 durch die Stena Line aufrecht erhalten, die STENA NORMANDICA kam hier aber nie zum Einsatz. Stattdessen unternahm das Schiff zunächst Linienfahrten zwischen Kiel bzw. Frederikshavn und Göteborg als Frachtfähre. Anschließend folgten Charterfahrten für die Compagnie Nationale Algerienne de Navigation Maritime (C.N.A.N.), Algier zwischen Algier/Annaba/Oran und Marseille. Nach einer weiteren Charter im Persischen Golf kehrte die STENA NORMANDICA in die Ostsee zurück, kam noch einmal kurz auf der Linienfahrt zwischen Frederikshavn und Göteborg zum Einsatz und wechselte dann ihr neues Fahrtgebiet zwischen Gedser und Travemünde. Sie bekam nach kurzer Zeit den kompletten GT-Anstrich und fuhr bis zur Ablieferung des Neubaus ständig im

Wechsel mit der TRAVEMÜNDE, wobei sich die größere LKW-Transportkapazität der STENA NORMANDICA natürlich bemerkbar machte, verfügte sie doch, wie die beiden ursprünglich für Moltzau Line in Auftrag gegebenen, aber nur kurzfristig zum Einsatz gekommenen Kombischiffe SCANDINAVIA und FALSTER, über zwei LKW-Decks.

Der Neubau aus Bremerhaven

Der in Bremerhaven im Bau befindliche Neubau der Gedser - Travemünde Ruten A/S lief am 23. August 1976 bei Schichau Unterweser AG unter dem Namen GEDSER vom Stapel. Das Schiff hatte eine Länge von 123,05 Meter, war 20,50 Meter breit und hatte einen Tiefgang von 5,82 Metern. Bei einer Vermessung von 4998 BRT und 1728 NRT sollte die neue GEDSER eine Tragfähigkeit von 2342 tdw als Passagierfähre und 4233 tdw als reine Frachtfähre haben. In der Linienfahrt als reine Passagier- und Autofähre war sie für die Beförderung von 480 Passagieren als Einklassenschiff zugelassen, wogegen als Zweiklassenschiff 1200 Passagiere an Bord genommen werden durften. Neben den üblichen Einrichtungen, wie Cafeteria, Kino, Selbstbedienungsladen, verfügte der Neubau über 48 Kabinenplätze. Auch für den Transport von Personenwagen und Lastkraftwagen konnte die GEDSER flexibel genutzt werden, verfügte sie doch - wie das gegenwärtige Charterschiff der Reederei - über zwei LKW-Decks. Der Neubau war mit einer 8,50 Meter breiten Heck- und einer 4,30 Meter breiten Bugrampe versehen. Am Heck befand sich zusätzlich eine Auffahrt zum Oberdeck sowie eine dazugehörige bewegliche Rampe von 3,50 Meter Breite und einer Länge von 12 Metern. Weiterhin verfügte das Schiff über eine 2,20 Meter breite interne PKW-Rampe zwischen dem oberen und dem unteren Autodeck. Auf der Steuerbordseite befand sich im oberen LKW-Deck in der Frontsektion eine 6 Meter breite und 4,30 Meter hohe Seitenpforte mit Rampe. Zudem stand eine PKW-Doppelgarage unter dem Hauptdeck zur Verfügung, die durch eine 2,50 Meter breite feste Rampe befahren werden konnte. Mit diesen baulichen Voraussetzungen konnten 53 Lastkraftwagen oder wahlweise bis zu 325 Personenwagen an



Die dritte GEDSER in ihrem ursprünglichen Aussehen. Foto: Reinhard Nerlich

Bord genommen werden. Angetrieben wurde der Neubau durch zwei Stork- Werkspeer-Dieselmotoren mit jeweils 6000 PS. Damit erreichte die GEDSER eine Reisegeschwindigkeit von 18,40 Knoten. Die Baukosten dieses Neubaus betragen stolze 45 Mill. DM. Nach der Ablieferung am 18. Dezember 1976 unternahm die GEDSER einen Tag später ihre Jungfernfahrt zwischen Gedser und Travemünde und löste die eingecharterte STENA NORMANDICA vom Liniendienst ab. Mit der Indienststellung der neuen GEDSER wurde der Liniendienst nun erstmals von zwei Betreibern bedient. Einerseits durch die TRAVEMÜNDE (Bj. 1970), die für Gedser - Travemünde Ruten A/S, Gedser in Fahrt war, andererseits durch den Neubau GEDSER, der zu gleichen Teilen der Interessensgemeinschaft aus Gedser - Travemünde Ruten A/S, Østersøens Færgedrift A/S, Sydfalster Kommune und der M. Thorsvik Rederi A/S aus Oslo gehörte. Das Management der neuen Fähre lag organisatorisch aber weiterhin in den Händen der Gedser - Travemünde Ruten A/S, Gedser.

Nachdem die STENA NORMANDICA am 19. Dezember 1976 aus der Charter entlassen worden war, wechselte sie erneut auf die schwedisch - dänische Verbindung zwischen Frederikshavn und Göteborg, diesmal allerdings als Reservefähre. Bis zum März 1979 fuhr die STENA NORMANDICA in mehreren Kurzzeitchartern und ging dann langfristig in Charter von Sealink British Rail auf der Route Fishguard-Rosslare. Im April 1985 folgte der Verkauf an Sealink British Ferries und die Umbenennung in ST BRENDAN, wobei das Schiff jedoch auf der Route blieb. Mit dem Verkauf an Nav.Ar.Ma Lines und der Umbenennung in MOBY VINCENT wurde das Schiff ab Mai 1990 zwischen Italien und den Inseln Korsika und Sardinien eingesetzt. Eine viermonatige Silja-Line Charter brachte das Schiff im Sommer 1993 noch einmal in die Ostsee (siehe FERRIES 4/99, Seite 13), bevor es ins Mittelmeer zurückkehrte, wo es auch heute noch verkehrt.

Zwischenfälle

Nachdem mit der Indienststellung der neuen GEDSER und der alten TRAVEMÜNDE der Liniendienst auf der Route gesichert schien, kam es schon am 5. März 1977 zu einem ersten Zwischenfall. Bei der Nacht- abfahrt lief die GEDSER während ihres Auslaufmanövers aus dem Hafen von Gedser bei Nordweststurm und Niedrigwasser vor der Hafenausfahrt auf Grund. Diese Grundberührung schien im ersten Moment nicht weiter tragisch zu sein, denn es gab keinen Wassereintritt und man versuchte zunächst das Schiff aus eigener Kraft von der Sandbank zu befreien. Doch dieses Vorhaben scheiterte – die GEDSER konnte mit eigener Kraft die Sandbank nicht verlassen und so war Schlepperhilfe gefordert. Erst nach zwölf Stunden konnte das Fährschiff wieder in tieferes Wasser gezogen werden und nach Gedser zurückkehren, wo das Unter-



Wohl einmalig in der Geschichte der Fährschiffahrt war der Umbau der GEDSER, ohne dass das Schiff aus der Linienfahrt genommen wurde. Schön zu sehen die vormontierten Container auf dem Oberdeck. Foto: Sammlung Gunnar Menzer

wasserschiff auf Schäden untersucht wurde. Als feststand, dass der Rumpf unbeschädigt war, nahm die GEDSER einen Tag später den Liniendienst zwischen Gedser und Travemünde wieder auf.

Der Reeder M. Thorsvik, der seinerzeit die Finanzierung der dritten GEDSER überhaupt erst ermöglicht hatte, wollte eigentlich schon während der Ablieferung des Schiffes Veränderungen an der Ausstattung vornehmen lassen. Seiner Meinung nach verfügte die GEDSER gerade wegen der zu erwartenden zusätzlichen LKW-Fahrer nur über eine unzureichende Kabinenkapazität und diesen Mißstand wollte er ausgeräumt wissen. Leider ließ sich das während der Bauphase in Bremerhaven aus Zeitgründen nicht mehr realisieren, schließlich sollte der Neubau rechtzeitig zum 19. Dezember 1976 zum Einsatz kommen. Also entschloß man sich, die GEDSER im Laufe des nächsten Sommers umzubauen. Dieser Umbau begann dann schließlich Ende Juli 1977 und wurde durchgeführt, ohne das Schiff aus dem Fährdienst zu nehmen. 17 vorgefertigte Container wurden während der Liegezeiten in Travemünde von der AEG- Schiffbau AG auf dem Ober-

deck der Fähre plaziert und während der Überfahrten montiert und ausgestattet. Ohne dass der Fährdienst mehr als nötig beeinträchtigt wurde, verfügte das Schiff nun über weitere 73 Schlafplätze in Kabinen.

Unannehmlichkeiten gab es erneut als die TRAVEMÜNDE am 29. September 1977 mit Maschinenschaden ausfiel und man sich schnell nach einem geeigneten Ersatzschiff umsehen mußte. Das kam in Gestalt der VIKING VICTORY von Townsend Thoresen ab dem 1. Oktober 1977 zum Einsatz. Wenn auch die VIKING VICTORY ex VIKING I - 76 (3671 BRT, Bj. 1964) niemals die Qualitäten der defekten TRAVEMÜNDE aufweisen konnte, war sie schon mehrere Male mit Erfolg in der Ostsee in Charter gefahren und war auch nicht zum ersten Mal in Travemünde. Bis zum 23. November 1977 versah das kleine Charterschiff zuverlässig den Dienst zwischen Gedser und Travemünde und wurde dann wieder von der inzwischen reparierten TRAVEMÜNDE abgelöst. Die Instandsetzungsarbeiten an dem Schiff waren erst Tags zuvor bei der Nobiskrug Werft in Rendsburg beendet worden. Die VIKING VICTORY wurde nun nicht



Auch die VIKING VICTORY kam für kurze Zeit zwischen Travemünde und Gedser zum Einsatz. Foto: Reinhard Nerlich

mehr gebraucht und ging an ihre Eigner in den Englischen Kanal zurück (siehe dazu auch FERRIES 4/96, Seite 18ff).

Der NATO- Einsatz

Bis zum 30. August 1978 verblieb die GEDSER zusammen mit der TRAVEMÜNDE im Liniendienst zwischen Deutschland und Dänemark und wurde dann für kurze Zeit aus dem Verkehr genommen. Innerhalb von zwei Tagen wurde das Schiff für eine neue Aufgabe umgerüstet und nahm als Charter-schiff des nordatlantischen Verteidigungs-paktes ab dem 4. September 1978 an einer Wehrübung der NATO in der Ostsee teil. Die GEDSER kam dabei als Truppentransporter zwischen dem dänischen Festland und der Insel Bornholm zum Einsatz. War es doch in dieser Zeit noch erforderlich, dem „politischen Feind im Osten“ durch eine militärische Aufrüstung der dänischen Insel Bornholm die Zähne zu zeigen. Die geographische Lage Bornholms bestätigte natürlich die politische Einstellung der NATO, die in dieser Insel einen wichtigen Stützpunkt in der Ostsee sah. Obwohl die GEDSER in dieser Zeit nur etwa 140 Panzer und Lastwagen (in welcher Richtung auch immer) beförderte und 400 Soldaten zum angeblichen Einsatzgebiet brachte - für die Gedser-Travemünde Ruten A/S war es ein lohnendes Geschäft. Die dänische Gesellschaft kassierte für die Vercharterung der GEDSER an die NATO 250 000 Dänenkronen pro Tag. Eine hohe Summe, wenn man berücksichtigt, daß das Schiff nur in der Zeit vom 4. September bis zum 14. September 1978 als Truppentransporter zum Einsatz kam und diesen Ertrag auch nicht in der normalen Linienfahrt hätte einfahren können.

Gleichzeitig mit der Vercharterung der GEDSER mußte der Fährverkehr zwischen Gedser und Travemünde möglichst störungsfrei weitergeführt werden. Obwohl der Verkehr jahreszeitlich bedingt bereits merklich nachgelassen hatte, entschloß sich die Reederei für die kurzfristige Eincharterung einer weiteren Fähre, um den gewohnten Fahrplan nicht über alle Maßen einschränken zu müssen. Man strich lediglich die Nachtfahrten zwischen Travemünde und Gedser und charterte kurzerhand von Svenska Lastbil AB, Stockholm (Mgr. Rederi AB Swedcarrier, Stockholm) für zehn Tage deren Fährschiff NILS DACKE (7927 BRT, Bj. 1975). Dieses auf der Werft Nobiskrug GmbH in Rendsburg für den Fährdienst zwischen Travemünde und Malmö (in Charter der Svenska Rederi AB Öresund, Malmö) gebaute Schiff bediente seit dem 12. Oktober 1976 für die neugegründete Saga Linjen AB die Linienfahrt zwischen Travemünde, Malmö und Helsingborg. Da auf dieser Route außerdem die zwei Jahre ältere GUSTAV VASA (7457 BRT, Bj. 1973) und die Trailerfähre SVEALAND (3987 BRT, Bj. 1972) verkehrten, war die NILS DACKE in der verkehrsarmen Nebensaison entbehrlich.



In der Zeit, als die GEDSER zur Wehrübung eingezogen wurde, übernahm die NILS DACKE den Ersatzdienst zwischen Gedser und Travemünde. Foto: Tomas Johannesson

Die erste Jumbo-Fähre im Dänemark-verkehr

Am 21. Dezember 1979 gab die Gedser - Travemünde Ruten A/S bei der finnischen Bauwerft OY Wärtsilä AB in Helsinki einen weiteren Neubau für die Linienfahrt zwischen Gedser und Travemünde in Auftrag. Die Finanzierung dieses 200 Millionen Dänenkronen umfassenden Neubaufauftrages übernahm zum größten Teil die Schiffshypothekbank zu Lübeck (SHL) mit Firmensitz in Kiel. Es war eine unvorstellbare Summe, wenn man vergleicht, daß die erste GEDSER seinerzeit nur 18 Millionen Dänenkronen kostete. Andererseits ist dieser hohe Baupreis verständlich, da hier ein weitaus größeres und komfortableres Schiff entstehen sollte um den steigenden Ansprüchen der Fahrgäste zu entsprechen. Es sollte eben ein Fährschiff der Superlative werden. Am 5. August 1980 begannen die Arbeiten an der Jumbofähre, die künftig den Namen TRAVEMÜNDE tragen sollte. Langsam wuchs dieser Neubau unter der Baunummer 432 heran und konnte schon am 30. Januar 1981 zu Wasser gelassen werden. Das neue Schiff sollte mit 9120 BRT und 4666 NRT vermessen werden und eine stattliche Länge von 137,42 Metern, eine Breite von 22,61 Metern und einen Tiefgang von 5,75 Metern als reine Frachtfähre aufweisen (4,95 Meter als Passagierfähre). Für die deutsch-dänische Verbindung sollte der Neubau für 1780 Passagiere zugelassen werden. Das Restaurant verfügte über 391 Sitzplätze, die Grillbar über 98 Plätze und die Cafeteria nochmals über 586 Plätze. Weiter verfügt das Schiff über einen Pub (258 Plätze), eine Bar (76 Plätze) und eine Saunabar (75 Plätze). 62 Vierbett-kabinen sollten den Passagieren während der Nachtfahrten zur Verfügung stehen.

Für den Transport von Autos war das Schiff wie folgt ausgelegt : als reine Passagier- Autofähre konnten 450 Pkw aufgenommen werden, als kombiniertes Fährschiff 245 Personenwagen und 33 Lkw (18 Meter) und als reine Frachtfähre 64 Lastkraftwagen. Diese konnten variabel auf zwei ausreichend hohen LKW-Decks verteilt werden, die beide mit einem zusätzlichen Hängendeck für PKW ausgestattet waren. Die Verladung erfolgte

über eine Heckklappe zum Hauptdeck und einer achteren Verladerrampe zum obersten Autodeck. In der Bugsektion befand sich auf der Steuerbordseite eine Seitenklappe für die Be- und Entladung des oberen Autodecks, sowie die übliche Bugklappe als Zugang zum unteren Hauptdeck. Versehen mit vier Wärtsilä- Vaasa 12v32 Dieselmotoren mit jeweils 3520 kW erreichte die neue Jumbofähre eine Reisegeschwindigkeit von 19,40 Knoten. Um die Liegezeiten in den beiden Häfen zu verkürzen, wurde auf dem Achterdeck ein Containerkran installiert, mit dem die 10-Fuß- Container an und von Bord gebracht wurden. Diese wurden dazu genutzt, den Wohlstandsmüll der Touristen zu entsorgen, neue Verpflegung aufzunehmen und neue Ware für den zollfreien Verkauf an Bord zu schaffen. So konnte das Schiff schnell entsorgt und wieder mit neuen Gütern versorgt werden.

Am 15. Juni 1981 verließ die TRAVEMÜNDE die finnische Bauwerft und lief die dänische Landeshauptstadt København an, wo sie am 17. Juni eintraf und an der Kvæsthusbroen festmachte. Nach der offiziellen Taufe durch Prinzessin Benedikte von Dänemark nahm die TRAVEMÜNDE erstmals Kurs auf ihren Heimathafen Gedser. Wie schon aus vergangenen Zeiten bekannt, mußte auch hier wieder kräftig gefeiert werden, bevor der Neubau am 19. Juni 1981 um 10 Uhr mit geladenen Gästen Kurs auf Travemünde nahm. Wer meinte, die TRAVEMÜNDE würde nach der Ankunft in Travemünde nun endlich in den Liniendienst eingebracht werden, der sah sich getäuscht. Um 14 Uhr lief die TRAVEMÜNDE noch einmal mit geladenen Gästen aus Deutschland aus und fuhr nach Gedser um sich auch dort vorzustellen. Die Stimmung an Bord war sicherlich gut, bevor das Schiff um 21.30 Uhr wieder in Travemünde einlief und dann endlich den normalen Liniendienst zwischen Deutschland und Dänemark aufnehmen konnte.

Rückblick auf die letzten Monate

In der Zeit, als die TRAVEMÜNDE (III) ihrer Vollendung entgegen sah, erfolgte erneut ein Wechsel in der Führungsetage der Reederei.

Der Norweger Jan Lockert, der seit dem 1. Januar 1974 mit seiner A/S Borøy, Oslo an der Gedser - Travemünde Ruten A/S beteiligt war, zog seine Anteile aus der Fährschifffahrt zwischen Deutschland und Dänemark zurück und veräußerte diese, es waren immerhin 34 Prozent, an die dänische Großreederei Det Forenede D/S A/S (DFDS), København. Einfluß auf den Fährverkehr hatte diese Transaktion nicht, zumal sich die DFDS-Gruppe im Februar 1983 schon wieder aus der Linienfahrt zwischen Deutschland und Dänemark zurückzog und die Anteile an die Gedser - Trave-münde Ruten zurückveräußerte.

Interessanter in dieser Zeit war wohl der Verkauf der TRAVEMÜNDE (II), die nach fast genau zehn Jahren den Liniendienst verlassen mußte. Mit Wirkung zum 1. Januar 1981 konnte in der jugoslawischen Reederei Prekookeanska Plovidba in Bar (heute Montenegro) ein neuer Eigner für das zuverlässige Fährschiff gefunden werden. Der Verkaufspreis betrug, so die Aussagen des Direktors P. H. Arentsen, 10,5 Millionen US-Dollar. Allerdings erhielt der Kaufvertrag noch eine Klausel über die Rückcharterung der Fähre, bis die Gedser - Travemünde Ruten A/S ihren Neubau TRAVEMÜNDE (III) in Empfang nehmen konnte. Weiterer Bestandteil des Vertrages war es, die dänische Besatzung an Bord weiter zu beschäftigen.

Lediglich der dänische Kapitän und sein leitender Ingenieur gingen vertragsgemäß von Bord. Die Führung des Schiffes stellte jetzt die jugoslawische Reederei. Zudem wurde die dänische Flagge eingeholt und durch die jugoslawische Staatsflagge ersetzt. Auf dem Rumpf stand auch nicht mehr der Name TRAVEMÜNDE, jetzt trug die Fähre den Namen des Dichters NJEGOS und ihren neuen Heimathafen Bar. Die NJEGOS ex TRAVEMÜNDE verblieb aber noch bis zum

18. Juni 1981 auf der Verbindung zwischen Gedser und Travemünde. Schon eine Woche zuvor hatte man begonnen den grauen Rumpf weiß zu übermalen und schließlich verließ die ehemalige TRAVEMÜNDE, jetzt versehen mit dem roten Stern als Schornsteinmarke, die Ostsee für immer und kam nach erfolgter Überführungsfahrt und anschließender Werftliegezeit auf der sechsstündigen Überfahrt in der Adria zwischen dem jugoslawischen Hafen Bar und dem italienischen Bari für ihren neuen Eigner zum Einsatz.

Lange verblieb die NJEGOS allerdings nicht auf der nicht besonders gut frequentierten

TREGASTEL an die Brittany Ferries Tochtergesellschaft Truckline übertragen und kam fortan zwischen Poole und Cherbourg in Fahrt. Während des Golfkrieges führte das Schiff einige Reisen als Truppen- und Materialtransporter in den Persischen Golf durch und wurde schließlich im Januar 1992 an P&O Scottish Ferries verkauft. Den Namen auf TREG gekürzt, traf das Schiff in Bremerhaven ein und wurde dort den Wünschen des neuen Eigners entsprechend umgebaut um ab März desselben Jahres unter dem Namen ST CLAIR zwischen Aberdeen und Lerwick zum Einsatz zu kommen, wo die alte TRAVEMÜNDE (II) auch heute noch verkehrt.

Die „besten“ Jahre der Gedser- Travemünde Ruten A/S, Gedser

Mit der Indienststellung der neuen Jumbofähre TRAVEMÜNDE und der älteren G E D S E R boomte das Geschäft auf der deutsch - dänischen Verbindung. Schon im Juli 1981 erreichte die Beförderung von Passagieren eine Zuwachsrate von 24,4 Prozent. Der Transport von Pkw und Campingwagen erhöhte sich sogar um 50 Prozent. Waren es im ersten Jahr, vom Juni 1963 bis Dezember 1963, noch 180.000 Passagiere, die diese Fährverbindung nutzten, sollten 18 Jahre später, in der Zeit vom Januar 1981 bis zum November 1981, eine Mil-



Die TRAVEMÜNDE wurde auch nach ihrem Verkauf weiterhin zwischen Gedser und Travemünde eingesetzt, allerdings umbenannt in NJEGOS und mit dem roten Stern als Bugwappen. Das obere Foto zeigt die NJEGOS mit grauem Rumpf, später wurde er weiß gestrichen und das Schiff so an die Jadrolinija-Flotte angepasst.

Fotos: Jürgen Stein (oben), Ulrich Streich (unten)



Route, denn mit Charterverträgen ließ sich offensichtlich mehr Geld verdienen. Im Mai 1984 tauchte das Schiff in Charter der Brittany Ferries zwischen England und Frankreich auf, ehe es in eine weitere Charter an Sally Line für deren Dunkerque - Ramsgate Fährdienst ging. Eine weitere Dreijahrescharter ab Frühjahr 1985 unter dem Namen TREGASTEL führte schließlich zum Ankauf des Schiffes durch Brittany Ferries im Jahre 1987. Zwei Jahre später wurde die

lion Fahrgäste diese Strecke gebucht haben. In diesen Sommermonaten konnten auf den 3 1/2 stündigen Überfahrten pro Tag im Schnitt ca. 5500 Personenwagen und 15000 Passagiere befördert werden. Hinzu kam noch der monatliche Transport von ca. 1000 Reisebussen, vollgestopft mit „Butterfahrern“, die an Bord auf amüsante Art, meist auch angetrunken, ihr Geld ließen. Aus einer normalen Fährverbindung wurde mehr und mehr eine geldbringende Schnapsroute.



Der erste Jumbo auf der deutsch-dänischen Verbindung. Die TRAVEMÜNDE einlaufend Travemünde. Foto: Reinhard Nerlich

Dieses wurde der Jumbofähre beinahe zu Verhängnis. Während einer Nachtabfahrt im Dezember 1981 von Travemünde um 2 Uhr morgens brach an Bord der TRAVEMÜNDE um 3. 10 Uhr ein Feuer in der Bar und dem „English Pub“ aus. Zu dieser Zeit befanden sich nur wenige Passagiere an Bord und auf dem Autodeck standen lediglich 23 Lastkraftwagen und ein Personenwagen. Da die TRAVEMÜNDE zu dieser Zeit noch nicht einmal die Hälfte der Strecke zurückgelegt hatte, entschloß sich Kapitän Jens Hansen nach Travemünde zurückzukehren, wo das Schiff gegen 5.20 Uhr am Anleger 2 wieder festmachte. Schon während der notwendigen Rückreise nach Travemünde konnte der Brand mit bordeigenen Mitteln gelöscht werden. Trotz allem wurde am Skandinavienkai die nötigen Sicherheitsvorkehrungen getroffen, um eine eventuelle Ausweitung des Feuers zu verhindern. Auf Landseite standen die Einsatzfahrzeuge der Lübecker Feuerwache Hansestraße und ein Teil der freiwilligen Feuerwehr Travemünde in Alarmbereitschaft. Auf der Trave wurden der Seenotrettungskreuzer PAUL DENKER und das Feuerlöschboot SENATOR EMIL PETERS in Bereitschaft gehalten. Desweiteren wurde ein Löschfahrzeug auf einer Priwallfähre in nächster Nähe zum Skandinavienkai positioniert. Doch durch das vorbildliche Verhalten der Besatzung an Bord des Schiffes brauchten diese Hilfskräfte nicht in Anspruch genommen werden. Lediglich die Lübecker Feuerwache schickte einige Männer an Bord um den Brandschaden zu inspizieren. Obwohl nur fünf Personen leichte Rauchvergiftungen erlitten, war der Schaden an Bord, der auf 500.000 DM geschätzt wurde, weit aus höher. Trotz allem verblieb die TRAVEMÜNDE weiterhin im Liniendienst. Nachdem das Schiff entladen worden war und von der Versicherungsgesellschaft Det Norske Veritas genauestens unter die Lupe

genommen wurde, nahm die TRAVEMÜNDE mit zwei ausgebrannten Unterhaltungsräumen um 14 Uhr wieder Kurs auf Gedser. Bis zum 23.12.1981 verblieb die TRAVEMÜNDE mit den Brandschäden im Liniendienst und wurde dann zur jährlichen Werftliegezeit (bis zum 30.12.1981) eingedockt.

Einen weiteren Zwischenfall mußte die TRAVEMÜNDE am 18. Februar 1984 über sich ergehen lassen. Kurz vor dem Einlaufen in den Hafen von Gedser gingen an Bord alle Lichter aus und die Hauptmaschinen der Fähre verweigerte ihren Dienst. Nachdem die Besatzungsmitglieder nach sage und schreibe zwei Stunden den Fehler entdeckten, mußten sie feststellen, daß dieses Debakel von angetrunkenen Passagieren ausgelöst worden war. Das dänische Gesetz sah vor, daß Kontrollräume auf Fähren nicht abgeschlossen werden durften, was zur Folge hatte, daß auch der normale Passagier einen „direkten“ Zugang zu diesen Räumen hatte. So nahm sich eine Gruppe von angetrunkenen Reisenden des Schiffes an und sorgten für einen kompletten Maschinenausfall, indem sie einfach den Hauptschalter der Fähre bedienten und alles an Bord lahmlegten.

Mehr und mehr entwickelten sich die Fähren zwischen Gedser und Travemünde zu schwimmende Kneipen. Es wurde gesoffen und randaliert, es wurden Feuerlöscher aus der Verankerung gerissen und sinnlos entleert, es wurden Rettungseinrichtungen gedankenlos zerstört und die Inneneinrichtung wurde mehr und mehr zu einem Objekt der Zerstörung. Die Sicherheit der normalen Touristen war nicht mehr gewährleistet. Auszubügeln hatte es die dänische Besatzung, die täglich ihren Kontrollgang machen mußte, um eventuelle Schäden festzustellen und zu reparieren. Kurzerhand wurde ein Teil der Besatzung mit Gummiknüppeln und

Handsellen ausgerüstet, um Randalierer in die Schranken zu weisen oder auch in der bordeigenen Ausnüchterungszelle festzusetzen.

Trotz dieser unangenehmen Begleiterscheinungen konnte auch das Jahr 1984 positiv abgeschlossen werden. Allein im Juli des Jahres nutzten 249 000 Fahrgäste die beiden Fähren zur Überfahrt. Ebenso gefüllt waren die Autodecks. In jenem Monat konnten 44 000 Personenwagen, 5000 Lastwagen-Einheiten und 1400 Reisebusse befördert werden. Auch das Jahr 1985 konnte ebenso erfolgreich abgeschlossen werden, obwohl das neue Jahr wieder mit einer Panne begann - diesmal traf es wieder die GEDSER. Sie verließ an einem Wintertag um 18 Uhr Travemünde mit Kurs nach Dänemark. Durch starken Eisgang wurde das Schiff in der Hafeneinfahrt von Gedser an den Kai rand gedrückt und saß für mehrere Stunden fest. Erst gegen 6 Uhr morgens konnte die Gedser-Fähre freigeschleppt und an ihren Liegeplatz gezogen werden, wo die 161 Passagiere nach 14stündigem unfreiwilligem Aufenthalt von Bord gehen konnten. Und wie das Jahr begann, so endete es auch wieder : am 6. Dezember fegte ein Orkan mit Windstärke 12 über Norddeutschland und legte den gesamten Fährverkehr zwischen Deutschland und Dänemark lahm. Auf der Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødby lagen die beiden dänischen Fähren DANMARK und KNUDSHOVED in Rødby fest und blockierten den Anleger, so daß die deutschen Fährschiffe DEUTSCHLAND und THEODOR HEUSS nicht anlegen konnten und nach Puttgarden zurückkehren mußten. Im Travemünder Hafen drückte eine Orkanböe die polnische Autofähre ROGALIN bei ihrem Anlegemanöver auf Grund. Sie konnte wenig später zwar mit Schlepperhilfe freigezogen werden, aber nur um kurz danach die Kaiserbrücke zu

rammen, an der gerade der Butterdampfer NORDPALOMA lag, der ebenfalls eine erhebliche Delle davontrug. Der TRAVEMÜNDE ging es ähnlich. Beim Verlassen des Hafens von Gedser um 18 Uhr wurde sie im Wendemanöver vom Orkan erfaßt und in Landrichtung gedrückt. An Bord befanden sich 1563 Passagiere und 70 Besatzungsmitglieder als die TRAVEMÜNDE auf Grund lief. Alle Personen mußten bis um 1.25 Uhr an Bord verharren müssen, bevor der Jumbo durch den Lübecker Schlepper AXEL freigezogen werden konnte und zurück nach Gedser verholt wurde. Durch all diese negativen Begleiterscheinungen bröckelte das stabile Fundament, welches einst Ragnar Elger Moltzau geschaffen hatte. Die Schiffe fielen immer wieder durch Unfälle aus, die glücklicherweise keine Personenschäden forderten. Und besonders mit den Sandbänken vor Gedser machten sie öfter „Bekanntschaft“ als es den Geschäftsergebnissen gut tat.

Zur Weihnachtzeit 1985 begann der große Umbruch auf der Fährverbindung zwischen Gedser und Travemünde. Wieder einmal fand ein Wechsel im Reedereivorstand statt und aus der Gedser-Travemünde Ruten A/S, Gedser wurde jetzt die GT Linien A/S, Gedser.



Die neue TRAVEMÜNDE und die GEDSER begegnen sich, deutlich zu erkennen die zusätzlichen Kabinen und die verlängerten Abgaspfosten der GEDSER, die das Schiff bei seinem Umbau 1977 erhielt.

HELLAS FERRIES

Nachdem wir in FERRIES 1/2000, Seite 25 ff. schon über die gewaltige Expansion von Minoan Flying Dolphins berichtet hatte, möchte wir Ihnen hier nun einige Schiffe in neuen Anstrichversionen vorstellen. Weitere Fotos folgen in den Sommerhighlights in FERRIES 3/2000.



Aus SUPERCAT HAROULA wurde EXPRESS HAROULA, das Schiff liegt hier am 9. April 2000 vor Volos. Foto: Arnold Kludas



Das ehemalige Sealink - Fährschiff EXPRESS APHRODITE hat hier am 8. April 2000 in Piräus bereits die Hellas Ferries Schornstein - Marke erhalten, die Rumpfaufschrift fehlt allerdings noch. Foto: Arnold Kludas



Die im saronischen Golf verkehrenden Schiffe werden nun als Saronikos Ferries vermarktet. Hier die APOLLON HELLAS am 8. April 2000 in Piräus. Foto: Arnold Kludas



Komplett im neuen Hellas Ferries Anstrich, die 1972 in Japan gebaute MACEDON am 9. April 2000 in Volos. Foto: Arnold Kludas

Als Museumsschiff bald wieder unter Dampf ?

S/S CITY OF MILWAUKEE

von Frank Heine

Es steht in den „Geschichtsbüchern“ der Fährschiff- und Eisenbahnfans in Nordamerika, daß vor fast genau zehn Jahren mit der Einstellung der Fährlinie Ludington - Kewaunee am 16. November 1990 zum letzten Mal Eisenbahnwaggons über den Lake Michigan transportiert wurden. Es war damals das Fährschiff BADGER der Michigan-Wisconsin Transportation Company, das diese 98-jährige Epoche ein für alle Mal beendete. Lediglich auf dem Lake Superior gab es bis 1993 noch eine Eisenbahnfähre. Und drei Jahre später waren mit der Einstellung der seit 1971 nur noch mit Pontons betriebenen Route Sarnia - Port Huron die Eisenbahnfähreverbindungen auf dem gesamten Gebiet der Großen Seen ein für alle mal Geschichte. Sämtliche Gleisanschlüsse waren abgetragen worden, alle Eisenbahnfähren verschrottet, umgebaut, unbrauchbar aufgelegt oder in andere Fahrtgebiete verkauft und es war jedem klar, daß hier niemals wieder Eisenbahnwaggons auf Fährschiffe verladen werden würden.

Was niemand für möglich gehalten hatte - am 12. Januar 2000 geschah es dann doch noch einmal, allerdings unter anderen Bedingungen als früher : vier verrostete Güterwaggons, seit 16 Jahren vom nordamerikanischen Schienennetz abgeschnitten, wurden an diesem Tag auf das Eisenbahnfährschiff CITY OF MILWAUKEE geschoben, bevor dieses - und das war dann gleich die zweite „Sensation“ - in der übernächsten Nacht den Hafen von Elberta/Frankfort zum ersten Mal nach fast 20 Jahren Auftriegszeit wieder verließ.

Die CITY OF MILWAUKEE ist das letzte einer berühmten Sechserserie von Eisenbahnfährschiffen aus der Vorkriegszeit - nahezu unverändert seit sechzig Jahren !!! Solche Jahreszahlen sind für europäische Shiplover nahezu unvorstellbar, denn Fährschiffe aus dieser Zeit sind aus Europa seit 20 Jahren verschwunden und so ist es jetzt an der Zeit, dieses einmalige Zeugnis längst vergangener Fährschiffahrtsgeschichte einmal einem weiteren Kreis von Interessierten vorzustellen.

Als der Neubau Nr. 261 Ende 1929 bei der Manitowoc Shipbuilding Corporation in Auftrag gegeben wurde, war die Weltwirtschaftskrise bereits in vollem Gange. Normalerweise bestellte keine Reederei in derartig schwierigen Zeiten Neubauten, doch der Grand Trunk Milwaukee Carferry Company blieb keine andere Wahl. Nachdem deren Eisenbahnfährschiff MILWAUKEE ex MANISTIQUE MARQUETTE & NORTHERN 1 -08 (2933 BRT, Bj. 1903) am 22. Oktober 1929 in einem schweren Sturm mit der gesamten Besatzung spurlos im Lake Michigan verschwunden war, mußte so schnell wie möglich für Ersatz gesorgt werden. Die einfachste Möglichkeit war, auf einen bewährten Schiffstyp zurückzugreifen, der, wenn auch nicht mehr auf dem allerneuesten Stand der Technik, doch zumindest schnell und relativ günstig zu beschaffen war. Besonders bewährt hatte sich ein Anfang der zwanziger Jahre von der Manitowoc Shipbuilding Corp. entwickelter Fährschiffstyp, der zum ersten Mal 1924 in dem Eisenbahnfährschiff PERE MARQUETTE 21 (2992 BRT) verwirklicht worden war. Vier weitere Neubauten folgten mit den Fähren PERE MARQUETTE 22 (2985 BRT, Bj. 1924), ANN ARBOR NO. 7 (2934 BRT, Bj. 1925), GRAND RAPIDS (2942 BRT, Bj. 1926) und MADISON (2942 BRT, Bj. 1927) in den nächsten drei Jahren. Damit sollte der Bau der Schiffsklasse dann eigentlich abgeschlossen sein - mit einem weiteren Schwesterschiff rechnete niemand mehr.

Die CITY OF MILWAUKEE entsteht als letztes Schiff einer Sechserserie

Die Kiellegung des Ersatzbaus für die untergegangene MILWAUKEE fand im Frühjahr



Die CITY OF MILWAUKEE zwischen 1933 und 1936 aufgenommen in Muskegon.
Foto : Sammlung Max Henley

1930 in Manitowoc, Wisconsin, am Westufer des Lake Michigan statt. Als Nachbau von fünf bereits vorhandenen Schiffen gab es mit dem Bau natürlich keine Probleme mehr - alle Pläne waren seit langem fertig und bei den Vorgängern eventuell aufgetretene Schwierigkeiten waren bereits bekannt. Somit waren also alle Arbeitsschritte schon fast Routine und die Konstruktion, bei der etwa 1200 Arbeiter eingesetzt wurden, ging dementsprechend schnell und reibungslos vonstatten. Und so konnte der Neubau Nr. 261 dann auch schon am 25. November 1930 unter dem Namen CITY OF MILWAUKEE vom Stapel gelassen werden. Aufgrund des zu dem Zeitpunkt schon weit fortgeschrittenen Ausrüstungszustands und der recht einfachen Konstruktion und Ausstattung der Aufbauten, dauerte es bis zur Fertigstellung dann auch nicht mehr lange.

Die CITY OF MILWAUKEE wurde nach der Fertigstellung mit 2942 BRT bzw. 1488 NRT

vermessen. Der Rumpf hat eine Gesamtlänge von 109,73 m (106,05 m zwischen den Loten), eine Breite von 17,12 m über die Scheuerleisten und einen Tiefgang von max. 5,34 m. Die Seitenhöhe bis über das Eisenbahndeck, auf dem auf vier Gleisen etwa 30 Güterwaggons befördert werden konnten, beträgt 6,55 m. Das Schiff verfügt nur über ein einziges Kabinendeck (direkt über dem Eisenbahndeck), sowie weitere darüber liegende Besatzungsunterkünfte und die „Laker“-typische - für europäische Verhältnisse sehr kleine - halbrunde geschlossene Brücke. Obwohl die CITY OF MILWAUKEE und ihre Schwesterschiffe nur über jeweils 12 einfach ausgestattete Kabinen mit je zwei Betten verfügten, waren alle drei Schiffe bis Ende der dreißiger Jahre für insgesamt 200 Passagiere zugelassen. Diesen standen im vorderen Bereich des Kabinendecks ein halbrunder Salon mit ungepolsterten Holzbänken und daran an-

schließend eine lange Halle in der Mitte der Aufbauten zur Verfügung. Rechts und links dieser zwar fensterlosen aber ursprünglich mit Oberlichtern versehenen Halle befanden sich die Kabinen, der Speisesaal, die Kombüse und das Zahlmeisterbüro. Sämtliche Inneneinrichtungen sind mit Holz verkleidet, aber trotzdem sehr spartanisch und mit heutigen Fährschiffen überhaupt nicht zu vergleichen.

Angetrieben wurde die CITY OF MILWAUKEE durch zwei Dreifach-Expansionsdampfmaschinen der Bauwerft mit je 1350 PS, deren Dampf in vier kohle-gefeuerten Kesseln der Firma Scotch erzeugt wurde. Das mit zwei Schrauben ausgerüstete Schiff erreichte eine Reisegeschwindigkeit von 15 Knoten und war für den erschwerten Wintereinsatz im Süßwasser vollkommen eistauglich. Am 15. Januar 1931 konnte die CITY OF MILWAUKEE schließlich nach den erfolgreich absolvierten Erprobungsfahrten für die Grand Trunk Milwaukee Carferry Company auf der Route Grand Haven (Michigan) - Milwaukee (Wisconsin) in Dienst gestellt werden. Die Überfahrtszeit betrug etwa sechs Stunden.

Alles in allem hatte der etwa vierzehntonatige Bau der CITY OF MILWAUKEE ungefähr 1 Million US \$ gekostet, was gerade zu der damaligen Zeit eine immense Investition war.

Eisenbahnfährdienst auf dem Lake Michigan

Die CITY OF MILWAUKEE verkehrte nach ihrer Indienststellung aber nicht allein zwischen Grand Haven und Milwaukee, denn neben den bereits erwähnten Schwesterschiffen MADISON und GRAND RAPIDS, besaß die Grand Trunk Milwaukee Carferry Co. noch die ältere Eisenbahnfähre GRAND HAVEN (2320 BRT, Bj. 1903). Doch so schön der Neubau auch sein mochte, die Grand Trunk Milwaukee Carferry Co. war nun doch nicht mehr so glücklich, noch ein weiteres Schiff zu haben. Durch die Weltwirtschaftskrise waren die Transportzahlen für Eisenbahnwaggons nämlich so weit in den Keller gerutscht, daß man zwei der vorhandenen Schiffe ab 1932 ständig auflegen mußte. Da sich die Reederei zudem noch hauptsächlich auf den Transport von Eisenbahnwaggons konzentrierte, machte sich dieser Rückgang natürlich äußerst unangenehm bemerkbar. Man konnte den Rückgang bei den Eisenbahntransporten auch nicht durch zusätzliche Passagiere ausgleichen, denn mit dem Transport von Güterwaggons ließ sich wesentlich mehr Geld verdienen. Auch waren die Schiffe nicht besonders komfortabel eingerichtet. Zum einen gab es für Passagiere natürlich keinerlei Unterhaltung von Seiten der Besatzung und auch keine Einkaufsmöglichkeiten wie das heutzutage auf Fähren üblich ist. Der einzige Service an Bord waren tatsächlich die Speisen in dem kleinen Speisesaal, in dem für die Passagiere

ein großer und für die Besatzung ein kleiner Tisch reserviert war. Weiterhin hat es die Möglichkeit zum direkten Verladen von Personkraftwagen auf den Schiffen der Grand Trunk Line aber niemals gegeben, denn die Schienen auf den Eisenbahndecks waren nicht in das Deck eingelassen (der Transport auf Eisenbahnwaggons war dagegen möglich). Und im Gegensatz zu den späteren Eisenbahnfähren der Pere Marquette Railway waren auch an Oberdeck keine Abstellmöglichkeiten für Autos vorhanden, was in Verbindung mit dem nicht vorhandenen Service an Bord letztenendes wohl auch der Grund gewesen sein dürfte, daß die Schiffe der Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company zumindest bei Passagieren mit PKW niemals besonders beliebt waren und somit auch immer nur relativ wenig Passagiere transportierten. Bei der Muttergesellschaft Grand Trunk Railway störte das aber offensichtlich niemanden in der Führungsetage, denn man legte ohnehin mehr Wert auf den Transport von beladenen Güterwaggons, weshalb die Schiffe dann auch hauptsächlich als Frachter fuhren. Es gab damals zahlreiche Schiffsverbindungen für Passagiere über den Lake Michigan, unter anderem auch zwischen Milwaukee und Muskegon, aber nur sehr wenige Schiffe konnten überhaupt eine geringe Anzahl von Autos transportieren. Diesen Umstand machte sich aber später eine andere Reederei zunutze und eröffnete ab 1936 einen regelmäßigen Fährdienst für LKW, der 1941 auch auf Passagiere mit PKW erweitert wurde. Doch darauf wird in einem separaten Artikel noch einmal genauer eingegangen.

Unfälle

Am 14. Februar 1932 wurde die MADISON beim Anlegen in Grand Haven von starken Winden gegen den Rumpf der zu der Zeit

aufgelegten CITY OF MILWAUKEE gedrückt, wobei allerdings an beiden Schiffen nur geringe Schäden entstanden. Dieser Vorfall sollte aber nicht der einzige der Art bleiben. So dürfte die CITY OF MILWAUKEE als das wohl einzige Fährschiff in die Geschichte eingehen, daß jemals von einer Brücke gerammt wurde. Leider ist nicht bekannt, wann sich dieser Vorfall ereignet hat. Fest steht aber, daß die Grand Trunk Fähren beim Einlaufen in den Hafen von Milwaukee eine Eisenbahndrehbrücke passieren mußten, die eines Tages etwas zu früh geschlossen wurde, während sich die CITY OF MILWAUKEE noch in deren Drehkreis befand. Drehbrücke und Fährschiff verkeilten sich bei der Kollision derart, daß es 12 Stunden dauerte, bis die CITY OF MILWAUKEE wieder befreit werden konnte und einen weiteren Tag, bis die Brücke wieder befahrbar war. Ein anderes Mal liefen die GRAND RAPIDS und die CITY OF MILWAUKEE bei schwerem Eisgang gemeinsam aus Muskegon aus. Es war im Winter auf dem Lake Michigan eine durchaus normale Sache, mehrere Schiffe einer Reederei gleichzeitig auf die Reise zu schicken, damit sie sich im Eis gegenseitig helfen konnten, wenn sich mal ein Schiff festfuhr. In diesem Fall fuhr die GRAND RAPIDS voraus und brach eine Fahrinne für das nachfolgende Schwesterschiff auf. Das ging so lange gut, bis die GRAND RAPIDS plötzlich im immer dicker werdenden Eis nicht mehr weiter kam und die nachfolgende CITY OF MILWAUKEE nicht schnell genug aufstoppen konnte. Da die Fähre in der Eisrinne auch nicht ausweichen konnte, gab es nur einen Ausweg : und der endete direkt im Heck des Schwesterschiffes, wobei beide Fähren erhebliche Schäden davon trugen und für einige Zeit ausfielen. Doch trotz dieser Vorfälle kann die CITY OF MILWAUKEE als glückhaftes Schiff bezeichnet werden, denn nie kam auch nur ein Mensch an Bord zu Schaden.



Mit dem Beginn des Gemeinschaftsdienstes mit Pennsylvania Railroad bekamen die Eisenbahnfähren der Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company einen grünen Rumpfanstrich und eine geänderte Aufschrift. Die Schornsteine blieben schwarz.

Foto : Sammlung Max Henley

Wechsel in den Eigentumsverhältnissen und der Fahrtroute

Im Frühjahr 1933 einigten sich die beiden Eisenbahngesellschaften Grand Trunk Western und Pennsylvania Railroad auf eine engere Zusammenarbeit. Ein Grund dafür war der ungünstige Ausgangspunkt der Fährlinie auf der östlichen Seite in Grand Haven. Der Hafen war zum einen nicht besonders gut gegen Wind und Eis geschützt und der umständliche Eisenbahnanschluß bewirkte das übrige. Somit einigte man sich darauf, den östlichen Anlaufhafen etwa 20 Kilometer nach Norden, nach Muskegon zu verlegen, wo man den Eisenbahnanschluß der Pennsylvania Railroad nutzen konnte. Im Gegenzug dafür durfte die Pennsylvania Railroad fortan die Grand Trunk Fähren für ihre eigenen Eisenbahnwaggons mit benutzen. Am 17. Juli 1933 folgte dann der Wechsel des Anlaufhafens der Grand Trunk Eisenbahnfähren von Grand Haven nach Muskegon. Das Fährbett in Grand Haven und der Eisenbahnanschluß blieben erhalten um im Notfall als Alternativhafen genutzt werden zu können. Die Schiffe erhielten nun einen grünen Rumpfanstrich (fast alle Schiffe der Pennsylvania Railroad hatten einen grünen Rumpf) mit einer kleineren zweireihigen Aufschrift im Vorschiffsbereich. Die Schornsteine blieben schwarz.

Hinter der Verlegung des Fährdienstes und der Zusammenarbeit der beiden Eisenbahngesellschaften steckte allerdings noch eine politische Entscheidung, worauf in dem bereits erwähnten Folgeartikel über die gesamte Fährroute noch einmal genauer eingegangen wird. Hier steht allein die CITY OF MILWAUKEE im Vordergrund. Im Laufe des Jahres 1937 beschloß man im Vorstand der Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Co. auf Drängen der Pennsylvania Railroad das Passagierzertifikat der Fähren zu reduzieren um statt dessen gefährliche Güter transportieren zu dürfen. Somit wurde die Kapazität der Fähren von 200 auf fortan nur noch 16 Fahrgäste reduziert.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges kam die CITY OF MILWAUKEE, wie alle Eisenbahnfähren auf den Großen Seen unter die Kontrolle des Staates. Das Transportaufkommen war erheblich angestiegen und die Grand Trunk Schiffe wurden zu schwimmenden Unterrichtsräumen der Coast Guard und der US-Navy um den nautischen Nachwuchs auszubilden. Nebenbei dienten sie noch als schwimmende Wetterbeobachtungsstationen. Ansonsten tat sich hier aber nichts ungewöhnliches und die Schiffe fuhren weiter auf dem Lake Michigan hin und her. Als die Grand Trunk Car Ferry Company nach dem Krieg wieder die Kontrolle über die eigenen Schiffe bekam, verkaufte man Ende 1945 als erstes die alte GRAND HAVEN nach Florida und machte sich danach Gedanken über effizienteren Einsatz der drei verbliebenen Schwesterschiffe. Die Lösung war der Umbau der Kessel von Kohle auf



Im Frühjahr 1973 führten die CITY OF MILWAUKEE und ihre zwei Schwesterschiffe noch die Farben der Canadian National Railways. Foto: Sammlung Richard Weiss

Ölfeuerung, was im Laufe des Jahre 1947 dann auch verwirklicht werden konnte. Es war neben dem besseren Heizwert von Öl nicht nur die Gewichtsersparnis durch die nicht mehr zu transportierende Kohle, die die Schiffe wirtschaftlicher machte, sondern vor allen Dingen konnte durch den Wegfall der „Heizer“ die Besatzung um 10 Personen auf 27 Mann reduziert werden.

Viel ereignete sich nicht mehr in den folgenden Betriebsjahren der CITY OF MILWAUKEE. Lediglich während des Koreakrieges kam sie und ihre Schwestern erneut als „Schulschiffe“ der US Coast Guard zum Einsatz. Anfang Juli 1952 legte dann ein Streik den Grand Trunk-Fährdienst für fast vier Monate lahm und im Jahr darauf beschloß die Pennsylvania Railroad sich wegen anhaltender Verluste aus dem Fährdienst zurückzuziehen. Nachdem der Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company die Schiffe nun wieder alleine gehörten, verpaßte man ihnen auch gleich die blau-weiß-rote Schornsteinmarke der Muttergesellschaft Canadian National Railways und einen schwarzen Rumpfanstrich. Um 1963 herum wurde dann am Bug das „wet-noodle“ GT-Logo angebracht und etwa zur selben Zeit entschloß man sich endlich dazu, die Schiffe mit Radargeräten auszurüsten.

Der Einstellung der Passagierbeförderung folgt schon bald die Einstellung des gesamten GT-Fährdienstes

Die ständig weiter ansteigende Motorisierung der nordamerikanischen Bevölkerung führte im Laufe der sechziger Jahre zu einem erheblichen Rückgang der Passagierzahlen auf dem Lake Michigan. Es war aufgrund der niedrigen Benzinpreise, der ausgereifteren Technik und der ausgebauten Straßen nun kein Problem mehr, einfach um das südliche Ende des Sees herum zu fahren und dadurch die fast siebenstündige Seereise und den Transport des Fahrzeuges zu vermeiden. Dieser Rückgang in den allgemeinen Passagierzahlen bewirkte dann auch das Verschwinden nahezu aller

Passagierverbindungen über die Großen Seen. Auch bei der Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company machte sich der Rückgang bemerkbar, obwohl die Transportzahlen bei den Passagieren nie besonders hoch waren. Da sich damit nun gar kein Geld mehr verdienen ließ, wurde die regelmäßige Beförderung von Passagieren im Laufe des Jahres 1971 komplett eingestellt. Die GRAND RAPIDS war bereits außer Dienst gestellt und in Muskegon aufgelegt worden. Anfang der siebziger Jahre erhielten die MADISON und CITY OF MILWAUKEE dann erneut einen geringfügig anderen Anstrich (blaue Schornsteine mit rotem Top).

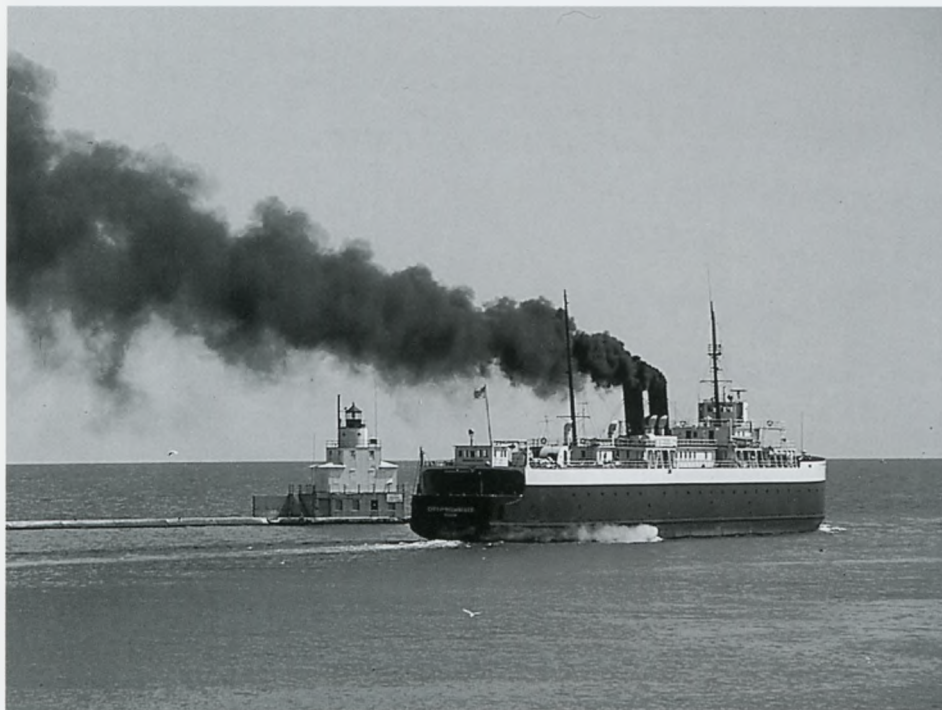
Und am 1. November 1978 kam dann mit der endgültigen Einstellung das Ende der Eisenbahnfährverbindung Muskegon - Milwaukee der Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company. Die zwei noch im Dienst befindlichen Schiffe wurden in Muskegon aufgelegt und sahen einem ungewissen Schicksal entgegen. Zum Glück fand sich zumindest für die CITY OF MILWAUKEE innerhalb kürzester Zeit eine neue Beschäftigung. Die Eisenbahngesellschaft Ann Arbor Railroad Company, seit 1977 unter dem Dach der privaten Michigan Interstate Railroad, benötigte für ihre Route auf dem Lake Michigan ein Schiff als Ersatz für ihre seit fünf Jahren mit Maschinenschaden ausgefallene Eisenbahnfähre ARTHUR K. ATKINSON ex. ANN ARBOR NO. 6 -59 (3241 BRT, Bj 1916, siehe dazu auch FERRIES 4/99, Seite 20). Somit ging also die CITY OF MILWAUKEE - wie berichtet wird, zu einem horrenden Preis - in Kaufcharter an das Department of Highways & Transportation des Staates Michigan, welche das Schiff der Ann Arbor Railroad zur Verfügung stellten. Ohne Umbauten oder irgendwelche Renovierungen wurde die CITY OF MILWAUKEE am 22. November 1978 in ihrem alten Grand Trunk-Anstrich für die Ann Arbor Railroad im Fährdienst Frankfort - Kewaunee in Dienst gestellt. Sie verkehrte dort zusammen mit einem ihrer anderen Schwesterschiffe, der VIKING ex. ANN ARBOR NO. 7 -65 (2713 BRT, Bj. 1924), wobei man nun auch den

Fährdienst nach Manitowoc wieder aufleben ließ. Da die VIKING aber bei dem Umbau zum Motorschiff im Jahre 1965 auch noch zahlreiche andere Änderungen erfahren hatte, konnte man ursprüngliche Ähnlichkeiten nur noch bei genauem Hinsehen erkennen (siehe FERRIES 4/99, Seite 21). Beide Schiffe transportierten übrigens auch bis zu 16 Passagiere zwischen Frankfort und Kewaunee bzw Manitowoc.

Am 18. Mai 1979 ging die CITY OF MILWAUKEE dann schließlich in den Besitz des Staates Michigan über. Käufer war das Department of Highways & Transportation, das das Schiff für einen US Dollar (!) von der Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company übernahm. An der Charter für Michigan Interstate/Ann Arbor änderte sich nichts. Das einzige was sich wirklich änderte war der Anstrich, denn die CITY OF MILWAUKEE fuhr bis zu dem Zeitpunkt immer noch in den Farben der Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company. Das GT-Logo am Bug wurde schwarz übermalt und auch die blauen Schornsteine wurden jetzt schwarz.

Das Ende der aktiven Dienstzeit der CITY OF MILWAUKEE

Mit der Reaktivierung der ARTHUR K. ATKINSON im August 1980 war dann aber endgültig das Ende der aktiven Dienstzeit der mittlerweile 59 Jahre alten CITY OF MILWAUKEE gekommen. Die defekte Maschinenanlage der ARTHUR K. ATKINSON war nach mehr als sieben Jahren (!!!) wieder instandgesetzt und das Schiff einer längst überfälligen Werftliegezeit unterzogen worden und übernahm nun den Fahrplan der CITY OF MILWAUKEE zwischen Michigan und Wisconsin. Die CITY OF MILWAUKEE wurde in Elberta aufgelegt (in Elberta - ei-



Wer hat jetzt noch Zweifel, daß es sich hier um ein Dampfschiff handelt ? Im August 1979 verläßt die CITY OF MILWAUKEE den Hafen von Ludington in Richtung Frankfort. Sie gehört hier bereits dem Staat Michigan. Foto : Jim Bartke



Ab Mitte der siebziger Jahre wurden die Schornsteine der MADISON und CITY OF MILWAUKEE blau mit rotem Top. Das GT-Logo war bereits 1965 angebracht worden. Inzwischen sind auch die beiden achteren Rettungsboote entfernt und die Schiffe mit Radargeräten ausgerüstet worden. Foto : Anoy LaBorde

nem kleinen Dorf mit etwa 50 Häusern, das von Frankfort durch eine seeartig verbreiterte Flußmündung getrennt war - befanden sich die eigentlichen Hafen- und Eisenbahnanlagen. Somit war die Bezeichnung der Fährdienste von Frankfort aus eigentlich immer falsch).

Viel Zeit war dem ältesten Eisenbahnfährdienst auf den Großen Seen aber nicht mehr gegeben. Aufgrund von ständig steigenden Verlusten wurden die meisten Eisenbahnstrecken der Ann Arbor Railroad am 26. April 1982 eingestellt, unter anderem

auch die Linie nach Elberta/Frankfort. Damit wurde den Eisenbahnfähren natürlich die Grundlage entzogen und der Fährdienst noch am selben Tag eingestellt. Die zwei verbliebenen Fähren wurden zunächst neben der CITY OF MILWAUKEE in Elberta aufgelegt, fanden aber im Laufe des Jahres einen Käufer, der sie schon bald darauf nach Wisconsin schleppen ließ.

Die CITY OF MILWAUKEE - als Dampfschiff für keine Reederei mehr zu gebrauchen - blieb wo sie war und es war nur noch eine Frage der Zeit, bis sich eine interessierte Abwrackwerft fand um das Schiff zu zerlegen. Doch es sollte ganz anders kommen.

Neue Karriere als Museumsschiff mit Hindernissen

Im Laufe des Jahres 1983 - die Schienen der Eisenbahn wurden bereits abgetragen - meldeten sich in Frankfort dann doch noch Stimmen, die insgesamt 90-jährige Anwesenheit der Eisenbahn und der Fähren nicht ganz zu vergessen. Es wurde angeregt, daß die CITY OF MILWAUKEE als letztes Andenken an die alte Zeit erhalten werden sollte, wofür extra zu diesem Zweck ein Verein gegründet wurde. Nach umfangreichen Überlegungen und Verhandlungen wurde die CITY OF MILWAUKEE am 1. Dezember 1983 über den Lake Betsie (das Gewässer, das Elberta und Frankfort voneinander trennt) nach Frankfort geschleppt. Im Laufe des nächsten Jahres beschloß die Stadt Frankfort schließlich, das Schiff zu kaufen und es ging am 13. Dezember 1984 für einen US-Dollar in den Besitz der Stadt über. Man wollte es dort als Teil eines neuen Yachthafens als schwimmendes Hotel mit Restaurant sowie als Museum verwenden.

Doch allzu viel passierte mit dem Schiff nicht. Zu ungewiß waren die Pläne, zu hoch der Aufwand für die Instandhaltung. Im Laufe des Jahres 1985 wurde dann der zwei Jahre zuvor gegründete Verein offiziell als „Society for the Preservation of the S.S. City of Milwaukee“ (SPCM) registriert und nach weiteren drei Jahren Verhandlung ging die CITY OF MILWAUKEE am 17.10.1988 wiederum für 1 US \$ in den Besitz des Vereins über. Die Stadt Frankfort wollte nun mit der CITY OF MILWAUKEE nicht mehr viel zu tun haben und der Verein ließ das Schiff nun wieder in Elberta aufliegen, wo die beiden hölzernen Fähranleger immer noch existierten. Doch nicht nur das, denn am westlichen Anleger hatte man noch etwa 100 m Schienen stehen gelassen, auf denen sich noch fünf geschlossene Güterwaggons und ein Flachwagen der Ann Arbor Railroad befanden, die man beim Abbau der Eisenbahn „vergessen“ hatte. Der Verein machte sich nun daran, das Schiff Stück für Stück wieder instand zu setzen und zu erhalten. Aufgrund von Geldmangel beschränkten sich die Arbeiten aber hauptsächlich auf die Instandhaltung. Ob es nun als sinnvoll angesehen werden mag oder nicht - das erste, was sich an dem Schiff änderte, war die Schornsteinmarke : die CITY OF MILWAUKEE bekam nun an beiden Schornsteinen ein weißes Band mit dem großen roten „A“ darauf (die Schornsteinmarke der Ann Arbor Eisenbahnfähren bis Mitte der 60er Jahre). Die Zukunft des Schiffes blieb aber weiterhin ungewiß und alles hing von dem Verein

Als es sie schon längst nicht mehr gab, erhielt die CITY OF MILWAUKEE die alte Schornsteinmarke der Ann Arbor Railroad. Hier liegt das Schiff im März 1997 in Elberta. Foto: Richard Weiss

Technische Daten der CITY OF MILWAUKEE

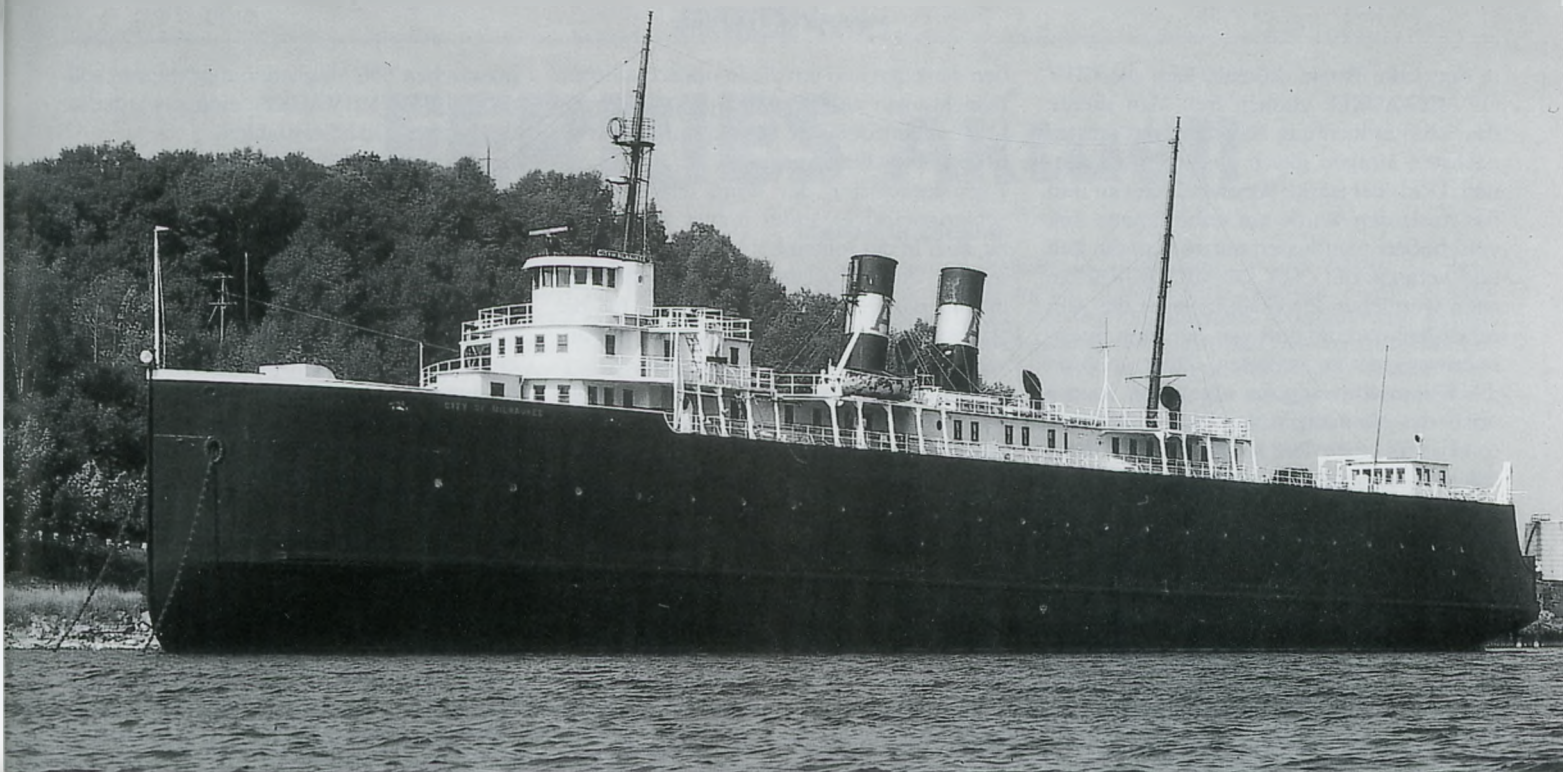
BRT :	2942
NRT :	1488
Länge über alles :	109,73 m
Breite :	17,12 m
Tiefgang :	5,34 m
Maschinen :	Zwei Dreifachexpansionsdampfmaschinen der Manitowoc S. B. Corp.
Kessel :	4 Scotch, kohlegefeuert; 1947 umgebaut auf Ölfuehrung
Leistung :	2014 kW
Geschwindigkeit :	14,5 kn
Schrauben :	2
Passagiere :	200, ab 1937 nur noch 16 Passagiere
Kabinen :	12
Betten :	24
Besatzung :	37, ab 1947 nur noch 27
Gleise :	4
Eisenbahnwaggons :	30

ab, der nun genügend Geld auftreiben musste um den Oldtimer zu erhalten. Der wirklich große Durchbruch kam, als die CITY OF MILWAUKEE am 14. Dezember 1990 offiziell von der amerikanischen Denkmalschutzbehörde zum „National Historic Landmark“ (national-historisches Denkmal) erklärt wurde. Es war nun nämlich nicht mehr so einfach, das Schiff verschrotten zu lassen - es mußte also unter allen Umständen erhalten werden. Doch einfacher wurde die Geldbeschaffung des Vereins auch jetzt nicht und man war weiterhin auf Spenden angewiesen.

Mitgliedertreffen, Spenden und freiwilliger Arbeitseinsatz sollten das Schiff schließlich für den Publikumsverkehr zugänglich machen. Während die Innenräume der CITY OF MILWAUKEE sich in ausgesprochen gutem Zustand befinden, werden die Aufbauten, der Rumpf und das offene Eisenbahndeck zum Hauptproblem, dem nur mit viel Farbe und freiwilligen Arbeitsstunden beizukommen ist.

Schon bald wurde die CITY OF MILWAUKEE an Sommerwochenenden für den Besucherverkehr geöffnet und so kann sich nun jeder Interessierte gegen ein geringes Entgelt





Mit dem frisch gestrichenen Rumpf sieht die CITY OF MILWAUKEE seit 1998 ihrem früheren Schwesterschiff ANN ARBOR NO. 7 zum Verwechseln ähnlich. Foto : Frank Heine

in die Passagierschiffahrt auf den Großen Seen von vor 60 Jahren „zurückversetzen“ lassen. Besonderer Andrang ist an Bord an jedem 4. Juli, dem amerikanischen Unabhängigkeitstag, der im ganzen Land in jeder Stadt am Abend mit einem großen Feuerwerk seinen Abschluß findet. Und wo läßt sich so ein Tag besser genießen als an Bord eines alten Schiffes mit Hamburgern und Hot-Dogs vom Grill und einem kalten Getränk (denn für Restauration ist an Bord gesorgt), wenn das Feuerwerk in der Nähe von einem verankerten Ponton abgefeuert wird. Die Arbeiten an dem Schiff gehen langsam, aber Stück für Stück voran. So wurde im Frühjahr 1998 der gesamte Rumpf neu gestrichen und das Schwarz reicht jetzt bis zum Oberdeck (war vorher im oberen Drittel weiß). Damit hat die CITY OF MILWAUKEE nunmehr denselben Anstrich, den auch ihr Schwesterschiff ANN ARBOR NO. 7 zwischen 1925 und 1965 führte.

Noch einmal droht das Projekt zu scheitern

Etwas ganz anderes drohte aber schon seit Jahren sämtliche Bemühungen der Preservation Society zunichte zu machen : die Stadt Elberta wollte das Schiff jetzt nämlich auch nicht mehr haben. Stattdessen sollte das ehemalige Eisenbahngelände am Lake Betsie saniert und zum Bau einer Luxuswohnsiedlung verwendet werden um dem Ort zusätzlich Geld in die Kassen spülen. Dazu mußten aber die alten Anleger, die verbliebenen Eisenbahnwaggons und das Schiff so schnell wie möglich verschwinden, wozu der Verein zum Erhalt der CITY OF MILWAUKEE dann auch gerichtlich aufgefordert wurde. Sollte das Schiff nicht bis zum 14. Februar 2000 von seinem Liegeplatz

in Elberta entfernt worden sein, würde es mit sofortiger Wirkung in den Besitz der Stadt übergehen, die es natürlich am liebsten verschrottet hätte. Der Verein hatte logischerweise für derlei Dinge überhaupt kein Verständnis - aber leider auch kein Geld um das Schiff zu verlegen. Und so wurde eine einzigartige Werbekampagne gestartet um genügend Geld- und Sachspenden für eine Verlegung des Schiffes zusammen zu bekommen. Es mußten Stahlrossen beschafft werden, Kompressoren für die Ankerwinde, Generatoren zur Stromerzeugung, mindestens zwei Schlepper und vieles andere mehr im Wert von insgesamt 80.000 US-\$. Auch mußte man nun einen neuen Liegeplatz für das Schiff finden, was sich dann aber als das kleinste Problem herausstellte, denn zwei Häfen stellten unmittelbar einen dauerhaften Liegeplatz als Museumsschiff in Aussicht. Zum einen war das Mackinaw City im Norden Michigans, wo bis zum Ende der achtziger Jahre selbst noch ein altes Eisenbahndampffährschiff fuhr, das aber aus Mangel an Unterstützung damals nicht erhalten werden konnte (CHIEF WAWATAM, 2990 BRT, Bj. 1911). Jetzt hatten die Stadtväter in Mackinaw City den damaligen Fehler erkannt und hätten nun gerne einen alten Dampfer als zusätzliche Touristenattraktion bekommen. Das andere Angebot kam aus Manistee, südlich von Frankfort, wo man die CITY OF MILWAUKEE mit Kußhand aufnehmen würde. Aber auch in Frankfort registrierte man die Angebote der anderen Städte und die durchgeführte Werbekampagne besorgte das Übrige : man begann nun wieder umzudenken und erkannte auf einmal den Wert des Schiffes als Touristenmagnet. Mit der „Society for the Preservation of the S.S. City of Milwaukee“ arbeitete man nun einen Vertrag aus, der dem Schiff einen kostenlo-

sen Liegeplatz für unbegrenzte Zeit am Lake Betsie zur Verfügung stellte, wenn der Verein den Betrieb des Schiffes in eigener Hand behält und auch für die Bagger- und Umbauarbeiten am zukünftigen Liegeplatz aufkommt. Und damit - so sieht es zumindest bisher aus - scheint die Zukunft des Museumsschiffes CITY OF MILWAUKEE nun endlich gesichert zu sein. Als vorübergehenden Liegeplatz entschied man sich für Manistee, weil dieser Hafen am nächsten lag.

Die notwendigen 80.000 US \$ an Geld- und Sachspenden, bekam der Verein dann auch noch zusammen, so daß die CITY OF MILWAUKEE von der US-Coast Guard inspiziert und zum Verlegen mit Schlepperhilfe freigegeben werden konnte. Eine Woche dauerten dann die letzten Vorbereitungen, an denen fast 30 Personen direkt und viele Institutionen indirekt beteiligt waren. Zwei Schlepper wurden organisiert und am 9. Januar 2000 war es dann soweit : die beiden Anker des Schiffes wurden zum ersten Mal seit 12 Jahren aus dem Schlick des Lake Betsie gehievt und in den Klüsen festgemacht. Die freiwillige Crew, geführt von dem Kapitän der BADGER, dem letzten großen Fährschiff auf dem Lake Michigan, war an Bord und kurz darauf machten sich die zwei kleinen Schlepper daran das Schiff von seinem Liegeplatz weg zu ziehen, was sich aber als gar nicht so einfach herausstellte. Durch die jahrelange Aufliegezeit hatte sich so viel Sand unter dem Schiff angesammelt, daß es einfach festsaß. Und so wurde hier geschoben und da gezogen - aber es half nichts, die CITY OF MILWAUKEE bewegte sich nicht und auch der Schleppversuch Tags darauf mit stärkeren Schleppern schlug fehl. Aber als am 11. Januar ein starker Westwind zusätzliches Wasser aus dem Lake Michigan

in den Lake Betsie drückte, kam die CITY OF MILWAUKEE endlich frei. Man drehte das Schiff in Richtung Hafenausfahrt um am nächsten Morgen gleich auslaufen zu können. Doch der starke Westwind hielt an und das Auslaufen wurde auf unbestimmte Zeit verschoben. Stattdessen nutzte man die Zeit und verlegte die CITY OF MILWAUKEE an alten westlichen Eisenbahnleger der Ann Arbor Railroad um dort vier der alten Eisenbahnwaggons zu verladen. Zwar gehören die Eisenbahnwaggons eigentlich immer noch der ehemaligen Ann Arbor Railroad (und damit heute dem Staat Michigan), doch läßt sich mit derart verrosteten Waggons ohne Anschluß an das Schienennetz nun wirklich nichts mehr anfangen. Und so - Eigentumsverhältnisse hin und her - ließ man die Waggons einfach im Eisenbahndeck der alten Fähre verschwinden. Die Stadt Elberta war damit das Problem der Verschrottung los und die örtliche Polizei half sogar noch bei dem „Diebstahl“.

Es war also jener 12. Januar 2000, an dem mit Sicherheit die für alle Zeiten letzten Eisenbahnwaggons im Bereich der Großen Seen auf ein Eisenbahnfährschiff verladen wurden. Alles sah allerdings ein wenig anders aus als früher : das Schiff ohne eigenen Antrieb mit unbeleuchtetem Eisenbahndeck, die Waggons und Schienen verrostet, der Fähranleger morsch und brüchig und keine Lokomotive weit und breit. Stattdessen benutzte man Autos, Muskel- und Schwerkraft um die Waggons in das Schiff zu bekommen, was schließlich auch gelang. Nur zwei Waggons mußte man vorerst stehen lassen, weil die Gleise, auf denen diese abgestellt waren keine Anbindung an den Fähranleger mehr hatten. Beide wurden aber später mit LKW's nach Manistee gebracht. Noch während der Verladung der Eisenbahnwaggons auf des Schiff, stattete dann schließlich der Bürgermeister der Stadt Manistee einen vorgezogenen Empfangsbesuch ab um das Schiff im Namen der Stadt willkommen zu heißen. Nach jahrelangen Kämpfen mit Stadtbehörden war das nun etwas, was wirklich alle Beteiligten in Erstau-

nen versetzte und um die freundschaftlichen Beziehungen zu festigen, wurde er kurzerhand eingeladen, die Überführungsfahrt an Bord mitmachen zu dürfen.

Tags darauf ließ der Wind das geplante Schleppmanöver leider immer noch nicht zu, aber in der folgenden Nacht war es dann soweit. Um 01:30 Uhr wurde „seeklar“ gemacht, die tragbaren Generatoren für die Navigationslichter in Gang gesetzt und anschließend die Schleppverbindungen hergestellt. Und gegen 03:15 am Morgen des 14. Januar 2000 passierte die CITY OF MILWAUKEE mit den Schleppern MARIBETH ANDRIE und SENECA QUEEN die Molenköpfe des Hafens von Frankfort auf dem Weg nach Manistee.

Neuer Liegeplatz und ehrgeizige Pläne

Da es an Bord keine Heizung gab, mußte sich die Besatzung bei -15°C warm anziehen (Kälteschutzanzüge für sämtliche an Bord befindlichen Personen sind für alle Schiffe auf den Großen Seen im Winter Pflicht !!!), aber heißer Tee und Kaffee halfen auch hier und um 07:00 waren dann die Lichter des Hafens von Manistee in Sicht. Den engen Fluß zum Innenhafen bei Dunkelheit zu befahren empfahl sich nicht und so vertrieb man sich die wenigen Stunden bis zum Hellwerden mit Warten und der Einschiffung der Lotsen. Sobald genug Licht vorhanden war, bewegte sich der Schleppzug weiter flußaufwärts, passierte zwei Klappbrücken und machte schließlich gegen 10:00 Uhr im Innenhafen von Manistee fest. Kaum dort, begann man mit den Verhandlungen, was man mit der CITY OF MILWAUKEE alles anstellen wollte. Neben den weiterhin angebotenen Besichtigungstouren sollen in Zukunft auch Konferenzen und Unterricht für Schulkinder an Bord stattfinden können. Die Manistee Historical Society und das Chamber of Commerce wollen sich aktiv an der weiteren Gestaltung beteiligen. Aber trotz der angekündigten Unterstützung ist die SPCM weiterhin auf Spenden und die freiwillige Mitarbeit der

inzwischen 550 Mitglieder angewiesen, soll die CITY OF MILWAUKEE einmal wieder in ihrem alten Glanz erstrahlen.

Die nicht gerade geringen Kosten des Schleppmanövers führten zu der Idee, diese einmal mit der Instandsetzung der Maschinenanlage zu vergleichen und siehe da, für „gerade einmal 750.000 US \$“ ließe sich das gesamte Schiff einschließlich der zwei Dampfmaschinen und vier Kessel wieder in einen fahrbereiten Zustand bringen. Für 1,2 Millionen Dollar könnte ein Liegeplatz in Frankfort gebaut werden und damit dann an Sommerwochenenden Tageskreuzfahrten zwischen Manistee und Ludington bzw. Manistee und Frankfort für bis zu 200 zahlende Gäste angeboten werden - sofern man die US Coast Guard überzeugen kann, das Schiff wieder für diese ursprüngliche Anzahl von Passagieren zuzulassen. Das würde der SPCM, die übrigens als „non profit-organisation“ keine Gewinne machen darf und will, regelmäßige Einkünfte sichern und damit die Erhaltung des Schiffes wesentlich erleichtern.

Die Aussicht, die CITY OF MILWAUKEE eines Tages wieder unter Dampf zu „erleben“, wird mit Sicherheit die amerikanischen Dampf-, Fährschiff- und Eisenbahnfans zu weiterer finanzieller Unterstützung des Projektes anleiten. Und möglicherweise finden sich ja auch in Europa einige Interessierte, die zur Erhaltung der CITY OF MILWAUKEE beitragen möchten (so weit weg sind die USA übrigens gar nicht und das Gebiet um die Großen Seen lohnt sich immer für einen Urlaub und was gibt es schöneres als dabei noch mehrere alte Dampfschiffe zu sehen und ein bis zwei davon in Zukunft vielleicht auch noch zu „erleben“). Der Vereinsbeitrag für die „Society for the Preservation of the S.S. City of Milwaukee“ beginnt bei 15 US \$ und hat nach oben keine Grenzen. Weitere Informationen gibt es unter folgender Adresse :

Daisy Butler
SPCM 115 US 31
Belulah, MI 49617, USA
Tel : +1 (231) 882-9688
email : DButler752@aol.com
oder : Msh@carferries.com (George Micka)

Weiterhin können unter der Internetadresse <http://www.carferry.com> interessante Fakten über die CITY OF MILWAUKEE und andere ehemalige Eisenbahnfähren auf den Großen Seen abgerufen werden. Fotos der CITY OF MILWAUKEE können unter der oben angegebenen Adresse gegen eine Gebühr bestellt werden, auch meine eigenen. Der Gesamterlös kommt der Erhaltung der CITY OF MILWAUKEE zugute.

I am most grateful to the numerous persons who have helped me to collect facts and photos about this fabulous ship. To be mentioned are Jim Bartke, Max Henley, Michael Leon, George Micka, John Praedel, Tom Stoltman and Richard Weiss.



Ein Blick auf das Oberdeck der CITY OF MILWAUKEE - vielleicht quillt in nicht zu ferner Zukunft auch wieder Dampf aus den Schornsteinen... Foto: Frank Heine

FERRIES Aktuell

Fährschiffsmonopoly

Nicht nur Mannesmann und Vodafone machen in diesen Zeiten von sich Reden. Auch in unserem Interessengebiet ist die Rede von Konzentration und der großen Frage „wer kauft wen?“. So haben sich Anfang April aufgekommene Gerüchte um einen Verkauf der deutsch-dänischen Scandlines als zunächst haltlos herausgestellt. Unter anderem hiess es in „für gewöhnlich gut unterrichteten Kreisen“, dass Stena Line, nachdem die Übernahme der schwedischen Scandlines aufgrund eines Vorkaufrechts der dänischen Scandlines gescheitert war (siehe FERRIES 01/00), nun den kompletten Konzern, in dem sich die Fährreederei-Interessen der dänischen und der deutschen Staatsbahnen vereint haben, übernehmen wolle. Schon kurz nach diesen Gerüchten drehte sich das Blatt für Stena Line: Dan Sten Olsson, Kopf der Familie, welche die Hälfte der Anteile an Stena Line hält, gab bekannt, dass man sich unter Umständen einen Verkauf der Anteile vorstellen könnte, um das Unternehmen zu sanieren. Nicht erst seit dem Ende von Duty-Free hat Stena Line durch hohe Investitionen in neue Schiffssysteme (z.B. HSS, SeaPacer-Serie etc) mit roten Zahlen zu kämpfen. Auch die Entlassung von 700 Angestellten im Jahr 1999 brachte nicht den erhofften Beitrag zur Erreichung der schwarzen Null. Namen potentieller Käufer wurden nicht genannt, dennoch beeilte sich DFDS zu dementieren, dass man Kaufabsichten für die größte schwedische Fährreederei hege. SeaContainers war es schliesslich, die sich einige Zeit zuvor mit Äußerungen hinsichtlich weiterer Expansion im Ostseeverkehr hervorgetan hatten. Erst vor gut einem Jahr hatte man 50 % an der finnischen Silja-Gruppe übernommen, und so liegt das vermutete Interesse an Scandlines nahe. Die Spekulationen um Scandlines sind nicht unbegründet. Schon bei Gründung des gemeinsamen Unternehmens hatten die Gesellschafter (das dänische Verkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG) erklärt, dass ihr Engagement in das neue Unternehmen nur von begrenzter Dauer sein würde. Doch wie geht es nun weiter? Stena dürfte nunmehr, da selbst Übernahmekandidat geworden, kaum eine Akquisition tätigen. Und auch Scandlines selbst wird sich in nicht allzu ferner Zukunft auf die Suche nach neuen Eignern machen müssen. Wie gerade Ende Mai auf einer Bilanzpressekonferenz bekannt wurde, sieht sich das Unternehmen aber gut gerüstet für künftiges Wachstum und Akquisitionen. Ziele sind der Ausbau des Baltikumverkehrs und auch Zukäufe von Reedereien. Genauso steht trotz aller Dementis fest, dass es mit DFDS oder SeaContainers auf jeden Fall zwei potente und auf sicheren finanziellen Fundamenten stehende Konzerne gäbe, denen die Liniennetze gut ins Konzept passen würden. Wir werden sehen, wer mit wem das Rennen macht. (MS)

Katalysatoren für die SILJA EUROPA

Während einer Dockung bei Åker Finnyards in Rauma vom 9. bis 20. Januar wurde das Flaggschiff der Silja Line, die SILJA EUROPA, mit Katalysatoren an allen vier Hauptmaschinen ausgerüstet. Die Arbeiten, die auf sehr viel kleineren Schiffen bereits bis zu vier Wochen in Anspruch genommen haben, wurden hier innerhalb von nur zwölf Tagen durchgeführt. Die Katalysatoren reduzieren den Stickoxid-Ausstoss (NOx) von bisher 18 g/kWh auf unter 2 g/kWh und teilweise bis unter 1 g. Der Kohlendioxid-Ausstoss wird um bis zu 80% verringert. Damit reduzieren sich für die SILJA EUROPA in schwedischen Gewässern zu zahlende Streckengebühren sowie in Stockholm die Hafengebühren in erheblichem Maße. Gleichzeitig wurde der Werftaufenthalt zur Modernisierung der Sicherheits- und Rettungsausrüstung genutzt sowie zahlreiche Renovierungsarbeiten im Inneren erledigt. Das bisherige „Man-over-Board“-Boot (MOB) wurde durch ein selbstaufrichtendes „Fast Rescue Boat“ (FRB) ersetzt, und ein neues effektiveres Rettungssystem (Marine Evacuation System – MES) installiert, bei dem acht Rettungsstationen rund um das Schiff verteilt sind, von denen aus Passagiere und Besatzung über an Rettungsflöße gekoppelten Rutschen das Schiff sicher verlassen können. Auch äusserlich hat sich etwas getan: nun blickt die Robbe in weiss von einem komplett blau gestrichenen Schornstein, wie schon bei anderen Silja-Fähren. (MS)

FINNFELLOW auf Grund gelaufen

Die FINNFELLOW (14.297 BRZ/Bj. 1973) ist auf einer Reise von Kapellskär nach Naantali am 2. April durch einen Kompassfehler auf Grund gelaufen. Der Unfall ereignete sich im äländischen Schärenmeer, bei Överö. Die Trailerfähre zog sich dabei ein Leck in den Ballasttanks zu. Als Ersatz brachte Finnlink das Schwesterschiff FINNMAID (13.730 BRZ/Bj. 1972) ex CAPELLA AF STOCKHOLM-88 ex CAPELLA-86 ex HANS GUTZEIT-82 in Fahrt. (MS)

SCANIA in Estland

Die an Saaremaa Laevakompanii, Kuressaare verkaufte SCANIA hat ihren Anlegeplatz Helsingborg am 10. März unter estnischer Flagge in Richtung Tallinn verlassen. Dort traf die ehemalige Öresund-Fähre wenige Tage später zur Überholung und Umbau bei Balti Laevaremonditehas ein. Unter anderem wurde eine neue wasserdichte Heckrampe installiert. Nach Abschluss der Arbeiten wurde sie Anfang Mai zunächst im Probeverkehr zwischen Virtsu und Kuivastu (Saaremaa) eingesetzt, bevor sie auf die ihr zugedachte Linie Rohuküla-Heltermäa (Hiiumaa) wechselte. (MS)



Die SCANIA verlässt am 10. März 2000 unter estnischer Flagge Helsingborg. Foto: Kristian Lundgren

Lisco/Euroseabridge wieder im Aufwind

Seit 1. Mai bietet der Gemeinschaftsdienst von Scandlines Euroseabridge und Lisco (Lithuanian Shipping Co.) einen neuen Dienst ab Travemünde nach Klaipeda an. Mit der PANEVEZYS (6.884 BRZ/Bj. 1986) ex KOMPOZITOR MUSORGSKIY-97 werden je Woche und Richtung zwei Abfahrten angeboten. Mit Einführung des neuen Dienstes setzt sich der positive Trend im Baltikum und Russlandverkehr fort, der nach der Russlandkrise nur schwer in Fahrt kommt. Doch durch die stabilen Verhältnisse in Litauen sowie durch Erwartung einer verbesserten ökonomischen Situation Russlands nach der Präsidentschaftswahl dürfte das Aufkommen wieder stetig wachsen. Das Fernziel EU-Mitgliedschaft der baltischen Staaten dürfte, wenn die Zeit reif ist, zu weiter steigendem und vor allem stabilen Ladungsaufkommen führen. (MS)



Die PANEVEZYS verkehrt nun zwischen Travemünde und Klaipeda. Foto: Klaus Hauke

ARVEPRINS KNUD + SPROGØ

Die ehemaligen Scandlines-Fährschiffe ARVEPRINS KNUD und SPROGØ wurden am 2. Mai in Nakskov im Beisein des Botschafters offiziell getauft und unter der Flagge Saudi-Arabiens in Dienst gestellt. Die ARVEPRINS KNUD führt jetzt den Namen TABUK 2000 und aus der SPROGØ wurde die DUBA 2000. Beide Schiffe sind nunmehr in Jeddah registriert und sollten eigentlich schon längst im Fährdienst zwischen Port Safaga und Daba sein, doch Probleme mit der Zulassung für „short international voyage“ führten zu erheblichen Verzögerungen. Da die Fähren bisher nur für die Küstenfahrt zugelassen waren und DSB/Scandlines als staatliche Gesellschaft seinerzeit zahlreiche Sondergenehmigungen zum Betrieb erhalten

hatte, entsprechen sie noch nicht den aktuellen SOLAS-Bestimmungen. Um diesen Genüge zu tun, müssen sie unter anderem im Vorschiffsbereich mit zusätzlichen Kollisionschotts ausgestattet werden. Zu diesem Zweck verlegte die DUBA 2000 am 5. Mai nach Grenaa, wo unter anderem auch noch der Bug und zahlreiche Ersatzteile der dort zur Zeit in der Verschrottung befindlichen DANMARK an- bzw eingebaut werden sollen. Weiterhin ist der Einbau von Kabinen im oberen Autodeck vorgesehen. Nach Beendigung der Umbauten soll die DUBA 2000 im Juni nach Suez verlegt werden, wo weitere Umbauten stattfinden sollen. Die TABUK 2000 trat bereits Ende Mai die Verlegungsfahrt an. Sie soll unter anderem den Bug und einige Rettungsboote der am 20. Mai 1998 vor Suez ausgebrannten AL JAWAHER bekommen (siehe FERRIES 3/98, Seite 34+35). (FH)



Die DUBA 2000 am 14. Mai in Grenaa. Die Bugklappe der DANMARK war zu diesem Zeitpunkt noch nicht montiert. Foto: Frank Lose

BOOMERANG wieder im Einsatz

Nachdem die Polferries-Schnellfähre BOOMERANG (5.333 GT/Bj. 1997) Mitte April zu einer Maschinenüberholung bei MWB in Bremerhaven war, sollte das Schiff die Weser eigentlich mit Kurs Sizilien verlassen und von Palermo aus eingesetzt werden. Der Verkauf scheiterte jedoch in letzter Minute und die BOOMERANG kehrte via NOK in die Ostsee zurück. Eingesetzt werden soll sie nun wieder für Polferries, allerdings nicht mehr von Malmö, sondern von Ystad aus nach Swinoujście (FL)

VILLUM CLAUSEN

Mit großer Verspätung wurde am 14. Mai 2000 die neue Schnellfähre VILLUM CLAUSEN in Dienst gestellt. Das zwischen Rønne und Ystad eingesetzte Schiff ist mit 6.402 BRZ vermessen, 86,6 m lang und 24 m breit. Durch die Gastrubinen von General Electric mit einer Leistung von 36.000 kW erreicht das Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 49,5 Knoten. Die Dienstgeschwindigkeit liegt allerdings bei 41 Knoten. Befördert werden können 1.037 Passagiere und 186 PKW sowie 10 Busse. Die eigentlich für den 1. April 2000 vorgesehene Indienststellung musste auf Grund von technischen Problemen verschoben werden und die VILLUM CLAUSEN wurde in Fredericia zu den notwendigen Reparaturen gedockt. (FL)



Auf der Überführungsfahrt von Australien nach Dänemark pas-sierte die VILLUM CLAUSEN den Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Ulrich Streich

Kiel – Langeland

Am 5. Mai 2000 wurde überraschend der Fährdienst zwischen Kiel und Bagenkop auf Langeland wieder eröffnet, nachdem dieser mit dem Ende des zollfreien Einkaufs am 30. Juni 1999 eingestellt worden war. Betrieben wird der Fährdienst jetzt von Difko Færger A/S mit dem Superflex DIFKO FYN (4.101 BRZ/Bj. 1989) ex SUPERFLEX ECHO-94. Es ist geplant das Schiff zunächst bis zum Herbst einzusetzen. (HJH)



Das obere Fahrzeugdeck kann die DIFKO FYN, hier an ihrem ersten Tag in Kiel, auf Grund fehlender Rampen in den Häfen nicht nutzen. Foto: Hans-Joachim Hellmann

Puttgarden

Der Fährhafen Puttgarden wird nun doch noch nicht umgehend für den Wettbewerb geöffnet. Das Bundeskartellamt hatte Ende 1999 die sofortige Öffnung des Hafens auf der Insel Fehmarn für interessierte Wettbewerber verfügt. Auf Betreiben der Scandlines Deutschland GmbH hat nun das Oberlandesgericht in Düsseldorf diesen Sofortvollzug aufgehoben und die aufschiebende Wirkung der Beschwerden der Scandlines und der Deutschen Bahn wieder hergestellt. Rechtsmittel können gegen diese Aufhebung des Sofortvollzugs nicht eingelegt werden. Somit ist also weiterhin offen, wann endlich Wettbewerb auf der Strecke Puttgarden-Rødby Havn stattfinden kann. (MS)

Hoek van Holland – Killingholme

Nach der Indienstellung der SeaPacer-Schiffe STENA BRITANNICA und STENA HOLLANDICA im Herbst bzw. Winter diesen Jahres auf der Hoek van Holland – Harwich Strecke sollen die beiden bisher dort eingesetzten Frachtfähren STENA SEATRADER und STENA SEARIDER einen neuen Dienst zwischen Hoek van Holland und Killingholme eröffnen. Hier, nahe Immingham, entsteht zur Zeit ein neues Fährterminal. Stena Line befindet sich dann in direkter Konkurrenz zu DFDS Tor Line, Cobelfret und P&O North Ferries, die alle von Rotterdam Dienste nach Immingham bzw. Hull anbieten. (FL)

Brand auf NORSTAR

In den frühen Morgenstunden des 11. März 2000 brach auf der für P&O North Sea Ferries zwischen Zeebrügge und Hull eingesetzten NORSTAR (26.919 BRZ/Bj. 1974) ein Feuer in einer Abgasleitung aus. Der Brand konnte mit Bordmitteln gelöscht werden und das Schiff setzte die Fahrt nach Zeebrügge mit eigener Kraft fort. Bereits am nächsten Tag konnte die NORSTAR wieder in Dienst gehen. Am 1. März 2000 fand die Kiellegung für den ersten P&O North Sea Ferries Neubau statt. Das im April 2001 zu liefernde Schiff soll PRIDE OF HULL heißen, das Schwesterschiff wird den Namen PRIDE OF ROTTERDAM erhalten und soll im Dezember 2001 zum Einsatz kommen. (FL)

P&OSL AQUITAINE

Die P&OSL AQUITAINE (28.833 BRZ/Bj. 1992) ex STENA ROYAL-99 ex PRINS FILIP-98 kollidierte am 27. April 2000 nach Maschinenproblemen mit erheblicher Geschwindigkeit mit dem Anleger in Calais. Schiff und Anleger wurden erheblich beschädigt und 38 Passagiere an Bord teilweise schwer verletzt. Die P&OSL AQUITAINE wurde zunächst provisorisch in Dünkirchen repariert und verholte dann zur A&P Werft in Falmouth. (FL)

Nach Kollision verkauft

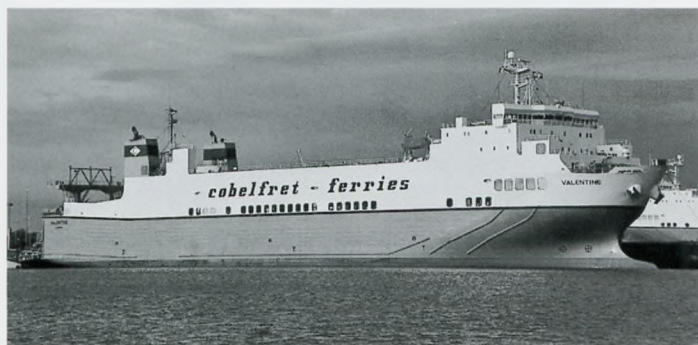
Die SEAFRANCE MONET (12.962 BRZ/Bj. 1974) ex STENA LONDONER-96 ex VERSAILLES-92 ex STENA NAUTICA-87 ex STENA NORDICA-84

ex STENA DANICA-81 kollidierte am 29. März 2000 in einer starken Windboe mit dem Anleger in Calais und wurde schwer beschädigt. Der Rumpf wurde an der Steuerbordseite teilweise aufgerissen, sodaß Wasser ins Schiff lief. Die Risse wurden zunächst provisorisch abgedichtet und das Wasser wieder abgepumpt um ein mögliches Sinken zu verhindern. Und obwohl Seafrance das Schiff eigentlich behalten wollte, entschloß man sich auf Grund dieses Unfalls zum Verkauf. Im Mai 2000 wurde die SEAFRANCE MONET dann an die auf den Kanaren ansässige Reederei Naviera Armas verkauft.

Desweiteren hat SeaFrance bei der finnischen Åker Finnyards in Rauma einen Neubau zur Lieferung im September 2001 bestellt. Das 185 m lange und 28 m breite Schiff soll 25 Knoten schnell sein und Platz für 1900 Passagiere und 700 PKW bzw. 120 LKW bieten. (FL)

Cobelfret Neubauserie abgeschlossen

Mit der Indienstellung der VICTORINE ist im April ist die Serie von sechs Neubauten von der japanischen Kawasaki Heavy Industries, Sakaide abgeschlossen. Die mit 23.986 BRZ vermessenen Neubauten CELANDINE (2000), CLEMENTINE (1997), MELUSINE (1999), VALENTINE (1999) und VICTORINE (2000) werden von der belgischen Reederei zwischen Zeebrügge, Purlleet und Immingham eingesetzt und verfügen über Kapazität für 2.307 Lademeter und 635 Export-PKW. Das sechste Schiff, die 1996 gebaute SEA CRUSADER fährt in Charter des britischen Ministry of Defense und soll nach Charterende CELESTINE heißen. (FL)



Das vorletzte Schiff der Sechserserie für Cobelfret, die VALENTINE im April 2000 in Zeebrügge. Foto: Frank Lose

Norfolk Line

Die zum dänischen Maersk – Konzern gehörende Reederei setzte am 20. März 2000 erstmals die von Merchant Ferries eingechartete Ro-Pax Fähre NORTHERN MERCHANT zwischen Dunkerque und Dover ein. Der neue Fährdienst musste allerdings schon zwei Tage später wieder eingestellt werden, nachdem die 19.710 BRZ große Fähre bei einer Kollision den Anleger in Dover schwer beschädigte. Die NORTHERN MERCHANT wurde während der Reparaturzeit zunächst zwischen Harwich und Esbjerg eingesetzt, bevor sie dann am 10. April 2000 wieder zwischen Dover und Dunkerque fahren konnte. Ein Schwesterschiff der NORTHERN MERCHANT soll im Sommer unter dem Namen MIDNIGHT MERCHANT von der spanischen Werft Astilleros Espanoles in Sevilla abgeliefert werden. Eventuell. will Norfolk Line auch dieses Schiff einchartern. (FL)



Die NORTHERN MERCHANT einlaufend Dunkerque im April 2000. Foto: Frank Lose

Falcon Seafreight

Wie bereits in FERRIES 1/2000 auf Seite 32 berichtet, verkehrt die NEPTUNIA (ex NORD NEPTUNUS) seit dem 22. Februar 2000 für Falcon Seafreight zwischen Folkestone und Boulogne. Das dort bisher eingesetzte Ro/Ro PURBECK (6.507 BRZ/Bj. 1978) wechselte am 2. Mai zu Brittany Ferries und wird für den Sommer zwischen Portsmouth und Caen eingesetzt. Verstärkung erhalten soll die NEPTUNIA nun durch die von Adecon Shipmanagement eingechartete BONAVIDA (4.078 BRZ/Bj. 1973) ex NORMANDIE SHIPPER-99 ex KIRK SHIPPER-89 ex STENA SHIPPER-88

ex STENA SHIPPER-88 ex CARIBE EXPRESS-88 ex SPEEDLINK VANGUARD-87 ex STENA SHIPPER-81 ex ALPHA EXPRESS-80 ex UNION WELLINGTON-76 ex STENA SHIPPER-73. Die BONAVIDA soll im Juni den Dienst zwischen Folkestone und Boulogne aufnehmen. (FL)



Für ihren Einsatz im Ärmelkanal erhielt die NEPTUNIA die typischen „Kuhfänger“, auf die die Anleger gelegt werden. Foto: Fotoflite

PORTSMOUTH EXPRESS

Seit dem 16. April 2000 fährt die PORTSMOUTH EXPRESS (5.617 BRZ/Bj. 1998) für P&O Portsmouth zwischen Portsmouth und Cherbourg und ersetzt hier die SUPERSTAR EXPRESS. Dieses Schiff ersetzte wiederum am 20. April 2000 die JETLINER zwischen Cairnryan und Larne, ein Schwesterschiff der BERLIN EXPRESS, die daraufhin in Bergen an ihre Eigner zurückgeben wurde. (FL)



Die PORTSMOUTH EXPRESS auslaufend Portsmouth im April 2000. Foto: Frank Lose

Stena Line wieder nach Larne

Ab September will Stena Line die konventionellen Fährschiffe STENA GALLOWAY und STENA CALEDONIA wieder zwischen Larne und Stranraer einsetzen. Stena hatte den nordirischen Anlaufhafen seit dem 12. November 1995 von Larne nach Belfast verlegt. Durch die verkürzte Überfahrtsdauer schaffen die beiden Fähren einen zusätzlichen Umlauf pro Tag. (FL)

Vier Fähren aus Belfast

Die kurz vor der Schließung stehende nordirische Traditionswerft Harland & Wolff hat einen Auftrag für den Bau von vier Ro-Pax Schiffen erhalten. Der Auftraggeber ist die bisher unbekannte Reederei Seamasters International, Nassau. Die Schiffe sollen Kapazität für 1.000 Passagiere und 2.500 Lademeter rollende Fracht haben. Als Einsatzgebiet spricht der Auftraggeber von Mittelmeer-Strecken, ohne dabei konkret zu werden. Seamasters verfügen außerdem über Optionen für zwei Nachbauten. (FL)

Neues bei Tramediterranea

Nach der Rücklieferung der GOMERA JET ex BERLIN EXPRESS (siehe FERRIES 4/99), die am 29. Februar 2000 ihre letzte Fahrt zwischen Los Christianos und San Sebastian auf Gomera durchführte, verwendet die staatliche spanische Reederei nun ihre zuvor zwischen Algeciras und Ceuta eingesetzte konventionelle Fähre CIUDAD DE CEUTA (2.72 BRZ/Bj. 1975) ex MONTE CONTES-78 im Gemeinschaftsdienst mit Naviera Armas. Die GOMERA JET wurde nach der Rückkehr nach Dänemark in zunächst in Svendborg aufgelegt und erhielt wieder den Namen BERLIN EXPRESS. Das Schiff gehört Starmarine A/S und verholte dann Mitte Mai nach Nykøbing/Falster. Der geplante Verkauf an GA Ferries und die Umbenennung in MILLENAKI wurde nach der Übernahme bzw. Beteiligung von Minoan Flying Dolphins an GA Ferries nicht realisiert. Auch in den Diensten zu den Balearen gibt es Neuigkeiten bei

Trasmediterranea : seit dem 3. März 2000 verkehrte die Ro-Pax Fähre ALYSSA zwischen Barcelona und Palma de Mallorca. Die von Levantina Trasport eingearterte, 25.000 BRZ große Fähre bietet Platz für 330 Passagiere und 2.300 Lademeter rollende Fracht. Das erst im August 1999 von der italienischen Visentini Werft abgelieferte Schiff verkehrte zuvor für Cotunav zwischen Tunis, Marseille und Genua. Trasmed. wird außerdem ab 9. Juni 2000 mit der MILLENIUM einen Incat-Katamaran zwischen Barcelona und Palma de Mallorca einsetzen. Die MILLENIUM ist ein Schwesterschiff der BENCHIJIGUA EXPRESS (siehe Seite 12). Das bisher auf dieser Strecke verkehrende Monohull ALMUDAINA (3.265 BRZ/Bj. 1996) wechselt dann auf die Valencia – Palma Strecke. (FL)



Die GOMERA JET wurde nach ihrer Charter wieder in BERLIN EXPRESS umbenannt und in Dänemark aufgelegt.

Foto: Andreas Wörteler

ISLA DE TAGOMAGO gesunken

Die von Pitra S.A. zwischen Denia und San Antonio auf Ibiza eingesetzte ISLA DE TAGOMAGO (2.753 BRZ/Bj. 1976) ex CIUDAD DE ZARAGOZA-99 ex MONTE CORONA-78 (siehe FERRIES 3/99, Seite 7) lief am 12. Dezember 1999 in der Hafeneinfahrt von Denia auf Grund. Die 40 Passagiere wurden evakuiert, aber das Schiff sank vier Tage später und blockierte so teilweise die Hafeneinfahrt. Im Januar diesen Jahres gelang dann die Bergung doch die Schäden erwiesen sich als so umfangreich, dass sich eine Reparatur nicht mehr lohnte und die Reederei entschloss sich zur Verschrottung der 1976 für Naviera Aznar gebauten Fähre. Das Schiff wurde nach Cadix geschleppt und kam dort am 7. Februar 2000 an. Bei Pitra wurde die ISLA DE TAGOMAGO durch die PUNTA EUROPA (3.717 BRT/Bj. 1980) ersetzt, die seit Sommer letzten Jahres in Algeciras auflag. Die PUNTA EUROPA wurde zuletzt von Euroferrys eingesetzt, war aber durch die EUROFERRYS ATLANTICA ersetzt worden. (FL)



Über den Untergang der ISLA DE TAGOMAGO wurde bisher so gut wie gar nicht berichtet. Das Foto zeigt das Schiff im Juli 1999 einlaufend Denia. Foto: Frank Lose

Balearexpress

eröffneten mit der von Hellenic Mediterrean Lines eingearterten EGNATIA II (5.735 BRZ/Bj. 1973) ex SAINT PATRICK II-98 ex AURELLA-82 am 13. Mai 2000 einen Fährdienst zwischen Sète und Palma de Mallorca. Das Schiff führt drei wöchentliche Rundtouren durch. (FL)

ESPRESSO CATANIA

Die für die italienische Reederei Adriatica di Navigazione S.p.A. eingesetzte ESPRESSO CATANIA (14.398 BRZ/Bj. 1993) ex VIA MEDITERRANEO-94 kollidiert am 13. Februar 2000 auf einer Fahrt von Ravenna nach Catania vor Süditalien mit dem portugiesischem Frachter ZAFIR, der innerhalb kürzester Zeit mit der gesamten Besatzung von 13 Mann unterging. Da auch die ESPRESSO CATANIA erhebliche Schäden davon trug, entschloß sich die Schiffsführung, die Frachtfähre auf Grund zu setzen um ein eventuelles Sinken zu verhindern. Erst am 18. Februar konnte das Schiff nach Notreparaturen wieder freigeschleppt werden. Man verholte die ESPRESSO CATANIA zunächst zum Löschen der Fracht nach Catania, woraufhin die anschließende Reparatur in Messina erfolgte. (FL)

Neues Subventionssystem für Korsika – Strecken

Die Regierung der Provinz Korsika gab im April diesen Jahres ein neues Subventionssystem bekannt. Wurden bisher die gesamten Subventionen an den Zusammenschluss SNCM Ferryterranee und deren Frachtbleger

Die CIUDAD DE CEUTA in den Farben des Gemeinschaftsdienstes Trasarmas in Los Christianos. Foto: Dieter Streich



Compagnie Meridionale de Navigation gezahlt, so sollen ab Anfang 2001 Subventionen an alle Reedereien gezahlt werden, die Passagiere bzw. Fracht nach Korsika transportieren. Man verspricht sich damit eine erhebliche Reduzierung der Zahlungen, da man auf Wettbewerb zwischen den Reedereien hofft. Eine, die unbedingt zwischen Marseille und Korsika fahren will, ist Corsica Ferries. Man will die beiden Neubauten MEGA EXPRESS 1 und MEGA EXPRESS 2 von Marseille aus einsetzen.

Seit dem 1. Mai 2000 verkehrt die NGV ALISO zwischen Bastia und Livorno und zweimal wöchentlich wird außerdem eine Fahrt von Bastia nach Portoferraio auf der Insel Elba durchgeführt. Die NGV ALISO wurde am 16. Mai 2000 durch den Neubau NGV LIAMONE auf den Strecken zwischen Nizza und Korsika ersetzt. Des Weiteren hat SNCM bei der italienischen Fincantieri-Gruppe ein konventionelles Fährschiff mit Kapazität für 2.200 Passagiere und 700 PKW in Auftrag gegeben. Das in Ancona zu bauende Schiffe hat äußerlich Ähnlichkeit mit dem letzten SNCM – Neubau NAPOLEON BONAPARTE und soll sowohl im Korsika – Dienst als auch auf den Strecken nach Tunesien bzw. Algerien eingesetzt werden. (FL)



SNCM Ferryterranee muss sich auf Konkurrenz durch Corsica Ferries einstellen. Hier die NAPOLEON BONAPARTE, DANIELLE CASANOVA und die LIBERTE im Juli 1999 in Marseille.

Foto: Frank Lose

Ancona-Split

In einem Gemeinschaftsunternehmen zwischen Seacontainers und SNAV Aliscafo, einer Tochtergesellschaft von MSC (Mediterranean Shipping Company) wird ab 1. Juni 2000 die Schnellfähre CROATIA JET (3.012 BRZ/Bj. 1990) ex ATLANTIC II-00 ex SEACAT CALAIS-93 ex SEACAT TASMANIA-93 zwischen Ancona und Split in Kroatien eingesetzt. SNAV Aliscafo betrieben diverse Schnellfähren in der Bucht von Neapel und setzen den Incat-Katamaran SICILIA JET (4.995 BRZ/Bj. 1997) zwischen Neapel und Palermo auf Sizilien ein. (FL)

Cretan Ferries

Bereits im Mai 1999 wurde die zwischen Rethimnon und Piräus verkehrende Reederei Cretan Ferries von ANEK übernommen, fuhr aber zunächst ohne Veränderungen weiter. Anfang diesen Jahres erhielten die Schiffe ARKADI (10.859 BRZ/Bj. 1983) ex BIZAN MARU-88 und PREVELI (15.354 BRZ/Bj. 1980) ex FERRY ORANGE 2-94 dann schließlich doch die ANEK Schornsteinmarke und die PREVELI wurde in PREVELIS umbenannt. (FL)



Die PREVELIS erhielt im letzten Winter die ANEK-Schornsteinmarke. Das Foto zeigt das Schiff am 5. April 2000 in Rhodos.

Foto: Arnold Kludas

SuperFast bestellt weiter

Anfang März 2000 bestellte die griechische Reederei SuperFast Ferries bei der Lübecker Flender Werft zwei weitere Fährschiffe, die im Januar und Mai 2002 geliefert werden sollen. Außerdem hält man zwei Optio-

nen für Nachbauten. Die Schiffe sollen die Namen SUPERFAST XI und SUPERFAST XII erhalten. Über ein Einsatzgebiet wurde noch nichts bekannt gegeben. Des Weiteren hat SuperFast die Häfen für die im nächsten Jahr zu eröffnenden Ostsee-Strecken bekannt gegeben. Man will zunächst mit den ersten beiden Schiffe (SUPERFAST VII und VIII) zwischen Rostock und Södertälje fahren, wogegen die SUPERFAST IX und SUPERFAST X dann später zwischen Rostock und Hanko verkehren sollen. (FL)

FAGR gesunken

Am 19. April 2000 sank das Fährschiff FAGR (4.491 BRZ/Bj. 1970) ex MECCA-98 ex MECCA 1-98 ex AL QAMAR AL SAUDI II-94 ex MECCA 1-94 ex AL-QAMAR AL-SAUDI AL MISIRI 1-92 ex AL HUSSEIN II-86 ex MECCA 1-86 ex KHALID 1-85 ex VIKING 1-84 ex WASA EXPRESS-84 ex VIKING 1-83 in schwerem Sturm auf der Reede von Suez. Die FAGR war dort bereits seit Anfang 1998 aufgelegt und sollte dort entspricht den SOLAS – Vorschriften umgebaut werden (siehe auch FERRIES 4/98, Seite 16). (FL)



Die erste der „Papenbug-Schwestern“ ist nicht mehr : die FAGR lag im Frühjahr noch auf der Reede von Suez.

Foto: Sammlung Frank Heine

Marine Atlantic

Nach langen Gesprächen hat Marine Atlantic nun für die Port-aux-Basques – North Sydney Strecke ein geeignetes Schiff gefunden. Nachdem man zunächst an der KONINGIN BEATRIX interessiert war, hat die Reederei nun von Stena Line die STENA CHALLENGER (18.625 BRZ/Bj. 1991) gekauft. Das bisher zwischen Holyhead und Dublin eingesetzte Schiff wird Anfang 2001 nach Kanada wechseln. Für diesen Sommer hat Marine Atlantic nun von Mols-Linien die MAX MOLS (5.617 BRZ/Bj. 1998) ex CAT-LINK IV-99 eingekauft. Die Schnellfähre verließ Aarhus am 15. Mai mit Kurs Kanada und soll dort vom 23. Juni bis 16. September eingesetzt werden. Die MAX MOLS wurde bereits im April auf der Aarhus-Sjællands Odde Strecke durch ihre seit Jahresanfang aufgelegte Schwester MADDS MOLS (5.617 BRZ/Bj. 1998) ex CAT-LINK V-99 ersetzt. (FL)

Probleme bei BC Ferries

Wie bereits in FERRIES 4/99 auf Seite 30+31 beschrieben, hatte man im Zusammenhang mit den neuen Pacificats bei BC-Ferries mit erheblichen technischen und daraus resultierenden finanziellen Problemen zu kämpfen. Und um noch größere Verluste zu vermeiden, wurde von der neuen Provinzregierung British Columbias, dem eigentlichen Eigentümer der Reederei BC-Ferries, Mitte März 2000 beschlossen, das Projekt zu beenden und die Schnellfähren PACIFICAT EXPLORER, PACIFICAT DISCOVERY und PACIFICAT VOYAGER zum Verkauf zu stellen. Während die PACIFICAT EXPLORER bereits seit dem 17. Juni 1999 im Dienst war, erlitt die am 22. November 1999 in Dienst gestellte PACIFICAT VOYAGER in diesem Frühjahr einen schweren Maschinenschaden und konnte erst am 27. Mai wieder in Dienst gestellt werden. Es fährt zur Zeit noch jeweils nur eines der beiden Schiffe als Verstärkung auf der Route Horseshoe Bay - Nanaimo.

Der letzte Neubau, die PACIFICAT VOYAGER konnte erst am 27. April 2000 zu Wasser gelassen und wird nicht für BC-Ferries zum Einsatz kommen, damit man es noch als neuwertiges Schiff verkauft werden. Statt mit den ursprünglichen Kosten von 120 Mill US-\$, sollen die drei Schiffe für 40 Mill US-\$ an den Mann gebracht werden.

Der geplante Verkauf der QUEEN OF VICTORIA an eine chilenische Rederei sich zerschlagen, das Schiff steht weiter zum Verkauf. Die QUEEN OF BURNABY wird zur Zeit in Vancouver renoviert und soll in diesem Sommer als Ersatzfähre auf wechselnden Routen eingesetzt werden. Ab Sommer 2001 soll sie dann permanent auf die Strecke Comox - Powell River verlegt werden. (FH)



Die AURORA, siehe FERRIES 1/2000, musste ihre Jungfernfahrt am 2. Mai 2000 wegen eines warmgelaufenen Lagers abbrechen und zur Reparatur Blohm + Voss in Hamburg ansteuern, wo der Schaden bis zum 13. Mai behoben wurde. Das Foto zeigt die AURORA am 13. Mai auslaufend vor Cuxhaven, im Vordergrund das Fährschiff HINRICH-WILHELM KOPF, auf dem zu diesem Zeitpunkt die Mitgliederversammlung des Deutschen Fährschiffsvereins stattfand. Ein Bericht über die Versammlung folgt in der nächsten Ausgabe. Foto: Peter Voß

Passagierschiffe aktuell

von Arnold Kludas

In dieser Rubrik werden neue Passagierschiffe vorgestellt, deren Daten naturgemäß teilweise noch nicht endgültig sein können. Weiter werden hier die Schiffsbiografien in meinem Buch „Die großen Passagierschiffe der Welt“, Koehler, Hamburg 1997, auf dem laufenden gehalten.

CLUB CRUISE 1, 1975 als GRUZIYA in Dienst

27.3.1999 CLUB 1, Club Cruise Enterprise & Travelling, Kingstown, Kreuzfahrten in Europa / 2000 VAN GOGH, Kuba-Kreuzfahrten in Charter der Nouvelles Frontières /

COSTA PLAYA, 1967 als FINLANDIA in Dienst

1998 ORIENTAL PEARL, Sodamit, Nassau. Von Mega Wave International bereedert. BRZ 12 704 / 1999 umbenannt JOY WAVE /

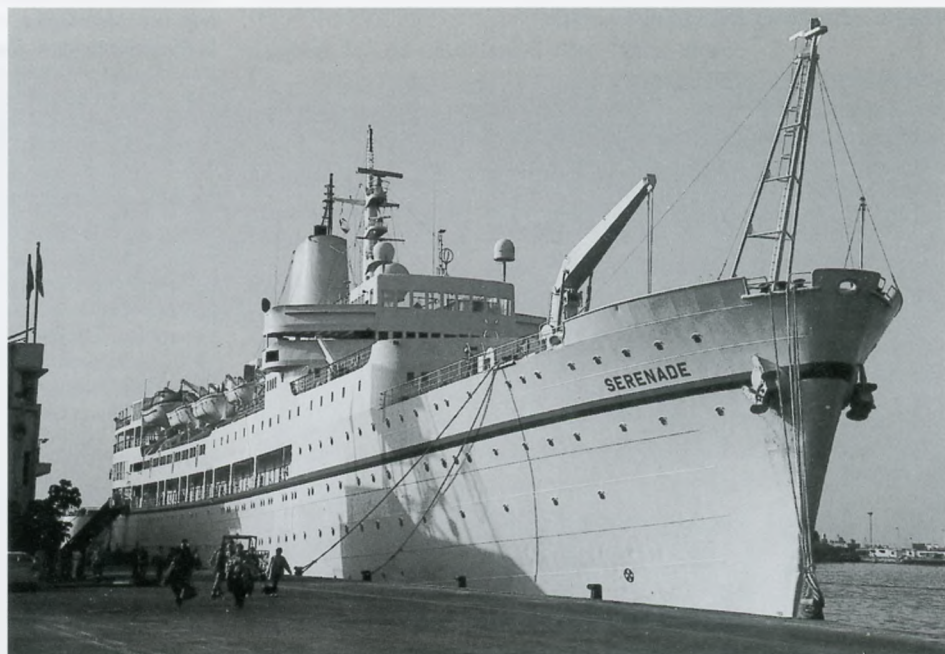
DMITRIY SHOSTAKOVICH, 1980 in Dienst

2000 an Basplan, Odessa. Umbau auf der Remontowa-Werft, 58 neue Kabinen / 4.2000 PALOMA, Europäische Kreuzfahrten in Charter der Columbus Leisure Line /

EDINBURGH CASTLE, 1966 als EUGENIO C. in Dienst

4.2000 BIG RED BOAT II, Premier Cruises, Nassau. Fünf-Jahres-Charter mit Kaufoption

MERMOZ, 1957 als JEAN MERMOZ in Dienst



Die SERENADE ex MERMOZ ex JEAN MERMOZ im April 2000 in Haifa. Foto: Arnold Kludas

1998 an Prestige Cruises, Nassau. BRZ 14 173 / 11.1999 SERENADE, Louis Cruise Lines, Limassol /

mse OCEAN PRINCESS *

Princess Cruises, Monrovia
Fincantieri, Monfalcone; Baunr. 6044



Die R FIVE im April 2000 in Rhodos. Foto: Arnold Kludas

77 441 BRZ / 8293 tdtw / 261,00 m Länge ü.a. / 32,25 m Breite / Vier 16-Zyl.-Diesel mit 46 080 kW, vier Generatoren, zwei E-Fahrmotoren; Fincantieri-Grandi Motori / 28 000 kW / 2 Schrauben / 21 Kn / 1950 (2272) Pass. in 1011 Kabinen / 29.1.2000 Ablieferung / 15.2.2000 Heimat-hafen London / 16.2.2000 Taufe in Fort Lauderdale / Kreuzfahrten ab San Juan /

OCEANIC, 1985 in Dienst

1998 umbenannt OCEANIC / 1999 umbenannt BIG RED BOAT I, BRZ 38 772 /

ODESSA, 1975 in Dienst

1998 BRZ 11 889, 460 Pass. in 241 Kabinen

1999 ODESSA I, Golden Globe Shipping (Transorient Overseas), Kingstown /

mse R FIVE *

Renaissance Cruises, Monrovia
Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire; Baunr. 30 277 BRZ / 2700 tdtw / 181,00 m Länge ü.a. / 25,46 m Breite / Zwei Diesel, vier Generatoren, zwei E-Fahrmotoren; General Electric / 13 500 kW / 2 Schrauben / 18 (20) kn / 702 Pass. in 351 Kabinen / Bes. 372 1.2000 Ablieferung / Mittelmeer-Kreuzfahrten /

STEFAN, 1952 als MAASDAM in Dienst

24.3.2000 Ankunft zum Abwracken in Aliaga.

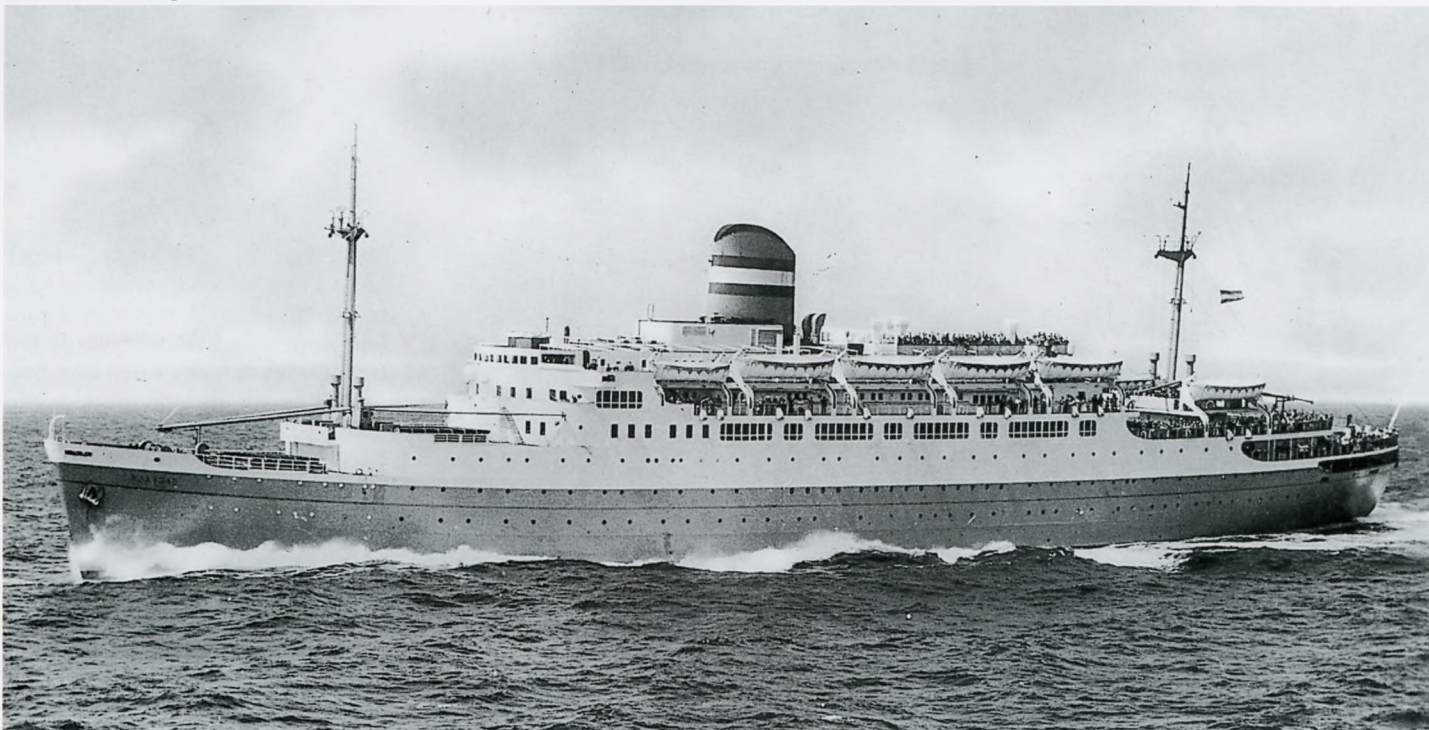
SUPERSTAR EUROPE, 1981 als EUROPA in Dienst

2.2000 umbenannt SUPERSTAR ARIES /

mse ZAANDAM

Holland America Line, Nassau
Fincantieri, Venedig; Baunr. 60 900 BRZ / 6150 tdtw / 237,00 m Länge ü.a. / 32,25 m Breite / Fünf 12-Zyl.-Diesel mit 43 200 kW, fünf Generatoren, zwei E-Fahrmotoren; Sulzer-Fincantieri / 26 000 kW / 2 Schrauben / 22 Kn / 1846 Pass. in 720 Kabinen / 8.4.2000 Ablieferung / 6.5.2000 Jungfernkreuzfahrt in die Karibik ab Fort Lauderdale /

Nach fast zehnjähriger Aufliegezeit in Griechenland hat die STEFAN ex STEFAN BATORY ex MAASDAM jetzt im türkischen Aliaga zum Abwracken festgemacht. Das Foto zeigt sie in den 50er Jahren als MAASDAM der damaligen Holland-Amerika Lijn.
Foto: Sammlung Arnold Kludas



FERRIES Aktuell - Kurswechsel

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen
FÄHREN				
AGIOS NEKTARIOS	Ventouris Lines	V	Abbruch in Aliaga	ex APOLLO
ANEMOS	Minoan Flying Dolp.	V	ANEK Lines	MYRTIDIOTISSA
ARKADI	Cretan Ferries	V	ANEK Lines	
ARTHUR K. ATKINSON	Contessa Cruise Line	V	Great Lakes Center for	Marine History
ARVEPRINS KNUD	Scandlines	V	Tabouk Shipping	TABUK 2000
ATLANTIC II	Seacontainers	C	SNAV Aliscafi	CROATIA JET
AULONA	Endeavour Shipping	V		EUROFAST
BANADEROS	Lineas Fred. Olsen	N		BARLOVENTO
BENCHIJIGUA	Lineas Fred. Olsen	N		BETANCURIA
BENI ANSAR	Limadet	V	Linee Lauro	DONATELLA D'ABUNDO
CATALONIA L	Buquebus Espana	C	P&O Portsmouth	PORTSMOUTH EXPRESS
CIUDAD DE CEUTA	Trasmediterranea	C	Trasarmas	
CLAYMORE	Seacontainers	C	Foeroya Landsstyri	
EGNATIA II	Hellenic Mediterrean	C	Balearia Express	VILLE DE SETE
EXPRESS PAROS	Paros Shipping	V	Tansania	ZAHARA
FAGR			in Suez gesunken	
GOMERA JET	Trasarmas	C	Starmarine	BERLIN EXPRESS
INCAT 033	Incat Chartering	C	Lineas Fred. Olsen	
INGRID	Mercy Ships	N		AFRICAN MERCY
ISLA DE TAGOMAGO	Pitra SA	V	Abbruch in Cadiz	
LEMNOS	Minoan Flying Dol.	C	Southern Ferries	
MAX MOLS	Mols Linien	C	Marine Atlantic	
PREVELI	Cretan Ferries	V	ANEK Lines	PREVELIS
ROKKO MARU	Kansai Kisen	V	Olympic Flames F.F.	EKATERINI P
SEAFRANCE MONET	SeaFrance	V	Naviera Armas	
SPROGØ	Scandlines	V	Tabouk Shipping	DUBA 2000
STENA CHALLENGER	Stena Line	V	Marine Atlantic	
SUPERCAT HAROULA	Goutos Lines	V	Hellas Ferries	EXPRESS HAROULA

Ro/Ro

ALYSSA	Levantina Trasporti	C	Trasmediterranea		Barcelona-Palma
BONAVISTA	Adecon	C	Falcon Seafreight		Folkestone-Boulogne
LANDI	Landi Shipping	C	PanAdriatic	EUROLANDIA	
LEMBITU	Esco	C	P&O European F.	CELTIC SUN	Liverpool-Dublin
LINDA	Levantina Trasporti	C	Grimaldi Lines		Genua-Barcelona
POLARIS	Ventouris	C	Cotunav		
PREROW	Laeisz	C	Cotunav		
PURBECK	Channel Island	C	Brittany Ferries		Caen-Portsmouth
TOR GOTHIA	Tor Line	V	Nils Hugo Sand		Charter an Tor Line
TOR HOLLANDIA	Tor Line	V	Nils Hugo Sand		Charter an Tor Line

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Nach dem Umbau zum Kabelleger hat die ehemalige Scandlines Fähre HEIMDAL ihr Aussehen erheblich verändert. Lediglich der Name bleibt unverändert. Auch ihre beiden Schwestern sind mittlerweile in England abgeliefert worden. Die LODBROG heißt nun WAVE MERCURY und die KRAKA ist WAVE VENTURE. Foto: Søren Lund Hviid



Nachdem Umbau im vergangenen Winter bei der Cityvarvet in Göteborg präsentiert sich die STENA SAGA nun mit zusätzlichen Auftriebstanks am Heck und der poppigen Aufschrift, die wohl hauptsächlich partyfreudige Fahrgäste anlocken soll. Foto: Frank Lose

Die MECKLENBURG-VORPOMMERN erhielt, ebenso wie die RÜGEN, im letzten Winter die neue Scandlines Hansa Aufschrift. Das Foto zeigt die mit 36.185 BRZ vermessene Fähre im Mai 2000 in Trelleborg. Foto: Frank Lose





Die CITY OF MILWAUKEE Anfang der sechziger Jahre in Muskegon. Foto: John Williams.

Die neue ÆRØSKØBING fährt seit dem 1. November 1999 zwischen Svendborg auf Fünen und Ærøskøbing auf der dänischen Insel Ærø. Die Schwester der MARSTAL ist mit 1.630 BRZ vermessen und bietet Platz für 395 Passagiere und 42 PKW.
Foto: Ulrich Streich

